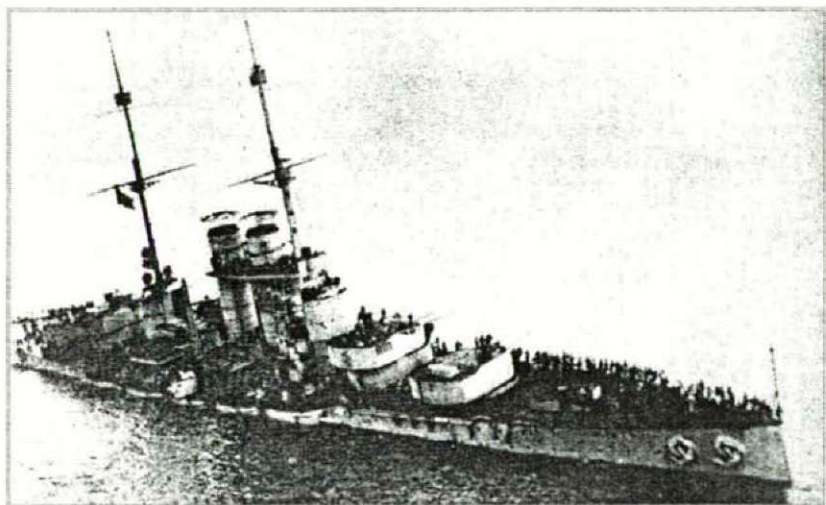


DOCUMENTA HISTORICA 79.
Az SZTE BTK Történész Diákkör kiadványa

A SZENT ISTVÁN CSATAHAJÓ ELSÜLLYEDÉSE 1918. JÚNIUS 10.



A bevezető tanulmányt írta és a dokumentumokat sajtó alá rendezte:
BÁNSÁGI ANDOR

JATEPress
Szeged 2008

A Documenta Historica eddig megjelent számai:

1992

1. Az 1887-es földközi-tengeri egyezmények. [Nyemcsok Attila] *(elfogyott)*
2. A tilsiti béke (1807. júl. 7.). [Szász Erzsébet] *(elfogyott)*
3. Talleyrand, Charles-Maurice: Értekezés annak előnyeiről, hogy a jelen körülmények között új gyarmatokat szerezzünk. [Szász Géza]
4. A schönbrunni béke (1809. okt. 14.). [Szász Erzsébet]
5. Edvard Beneš: Zúzzátok szét Ausztria–Magyarországot! (A cseh–szlovákok áldozatának történelmi bemutatása). [Gulyás László] *(elfogyott; utánnymás: 23. sz.)*
6. Korai angolszász törvények I. A kenti törvények. [Szántó Richárd] *(elfogyott)*
7. Az 1939–40-es finn–szovjet háború dokumentumai. [Engi Imre]
8. Dokumentumok az orosz–szovjet törekvésekről a Boszporusz és a Dardanellák megszerzésére (Konstantinápoly-egyezmény, 1915; német–orosz tárgyalások, 1940). [Boros Tamás]

1993

9. A Birodalom és Észtország. A szovjet–észt szerződések megszületésének dokumentumai (1939 szeptember). [Vandlik Krisztina]
10. Edward Balliol skóciai hadjárata. Részletek a Lanercosti krónikából és a bridlingtoni kanonok Gestájából. [Kiss Andrea]
11. Az 1943 decemberi Beneš–Sztálin–Molotov megbeszélések dokumentumai. [Gulyás László]
12. Békeszerződés Nagy-Britannia és az Egyesült Államok között (1783. szept. 3.). [Kökény Andrea]
13. Új bécsi tudósítások a kiváló Schwarzenberg grófnak a tatai, veszprémi és palotai erődök és más helyek elfoglalásáról, a szigeti erőd összeomlásáról és a Törökországban napról-napra erősödő hanyatlásról (1599). [Lévai Judit]
14. 1789 Franciaországa a panaszok tükrében. [Gyuricza Róbert]

1994

15. Az 1594-es birodalmi gyűlés határozatai a magyar háborút illetően. [Wölfinger Ildikó]
16. Volgai német dokumentumok (1918–1941). [Opauski István]
17. Az 1916. évi arab felkelés kiáltványa. [Ferwagner P. Ákos, Lőkös István]
18. A Bayeux-i faliszőnyeg. [Varga Vanda Éva] *(elfogyott; utánnymás: 34. sz.)*

1995

19. A Constantinus-i adománylevél (Donatio Constantini – VIII. sz.). [Piti Ferenc] *(elfogyott)*
20. A Hét Sziget Köztársaság és Kapodisztriasz. [Szász Erzsébet]
21. A lengyel emigráns kormány és a Szovjetunió kapcsolatfelvételének dokumentumai, 1941. [Csősz László]
22. Németország két megosztási terve (Morgenthau-terv, Frankfurti dokumentumok). [Mayer János]
23. Edvard Beneš: Zúzzátok szét Ausztria–Magyarországot! (A cseh–szlovákok áldozatának történelmi bemutatása). [Gulyás László] (az 5. sz. utánnymása).
24. Az 1849-es magyar–velencei szerződés. [Krámlí Mihály]
25. Az Anitta-felirat (i. e. 1600 körül). [Bolega Erika]

DOCUMENTA HISTORICA 79.
Az SZTE BTK Történész Diákkör kiadványa

**A SZENT ISTVÁN CSATAHAJÓ
ELSÜLLYEDÉSE
1918. JÚNIUS 10.**

A bevezető tanulmányt írta és a dokumentumokat sajtó alá rendezte:
BÁNSÁGI ANDOR

A dokumentum forrása:
Tomicich, Edgar: A Szent István császári és királyi csatahajó elsüllyesztése
1918. június 10-én.
In: Marine Gestern, Heute 1979/3, 1979/6

Szakmai lektor:
KRÁMLI MIHÁLY

Sorozatszerkesztő:
PÁNDI LAJOS

A kötet megjelenését támogatta:
Császári és Királyi Haditengerészet Egyesület

© SZTE BTK Történész Diákkör, 2008
© Bánsági Andor, 2008
HU-ISSN 1216-0954

Tartalom

A SZENT ISTVÁN CSATAHAJÓ ELSÜLLYEDÉSE	5
Az ütközethez vezető olasz intézkedés	15
A Mas-flottilla jelentése	16
A hajórajparancsnok és a <i>Szent István</i> parancsnokának, Heinrich Seitz sorhajókapitánynak a jelentése	18
Pergler von Perglas sorhajókapitány, a Tegetthoff parancsnokának jelentése	22
A VIZSGÁLAT	27
VÉLEMÉNY	35
ÍTÉLET	41
INDÍTVÁNYOK	45
Ajánlott irodalom	47

A SZENT ISTVÁN CSATAHAJÓ ELSÜLLYEDÉSE

A *Szent István* csatahajó elsüllyedésére vonatkozó dokumentumok, az olasz ütközetjelentéseket is beleértve, annak ellenére maradtak magyar nyelven kiadatlanok, hogy közel nyolcvan éve hozzáférhetőek. Publikálásuk azért is aktuális, mert a *Szent István* roncsának 10 évvel ezelőtti megtalálása óta a hajó iránti érdeklődés folyamatosan növekszik.

A 20 000 tonnás *Szent István* csatahajó Magyarország egyetlen dreadnought típusú csatahajója és egyben a valaha magyar hajógyárban épített legnagyobb hajó volt. Nagyságát jól mutatja, hogy a sorban következő nagyságú hajónál ötször nagyobb volt.

Az első világháború kitörése után hamar bebizonyosodott, hogy az Adrián nem a nagy csatahajók és páncélos cirkálók, hanem a kisebb egységek, cirkálók, rombolók, de elsősorban a tengeralattjárók fogják a főszerepet játszani. A francia flotta megpróbálta ugyan lezárni az Adria bejáratát, az Otrantói-szorost, de az osztrák–magyar tengeralattjárók okozta veszteségek miatt fel kellett adniuk ezt a tervet. 1915 április végétől a szoros gyakorlatilag nyitva állt, de Anton Haus, a cs. és kir. hadiflotta főparancsnoka, nem kockáztatta meg, hogy egyetlen hajóját is a török vizekre küldje, noha a németek többször is kérték ezt tőle. Ezzel egy időben a német tengeralattjárók is egyre nagyobb számban futottak be Pólába és Cattaróba, ahonnan kiindulva az antant földközi-tengeri utánpótlási vonalait támadták. Ahogy a frontok megmerevedtek, úgy vált egyre fontosabbá az utánpótlás kérdése, mindkét oldal számára. 1915 közepétől, különböző formákban, megkezdődött a korlátozott, majd 1917. február 1-jétől a korlátlan tengeralattjáró háború.

Az Otrantói-szoros lezárását, ekkor már kifejezetten tengeralattjáró ellenes éllel, az Admiralitás Első Lordja, sir Winston Churchill vetette fel először, az 1915 májusában Párizsban megrendezett tengerészeti konferencián. Churchill egy halászgözösök által vontatott, aknákkal és jelzőbójákkal felszerelt zár felállítását szorgalmazta, de javaslatát csak 1915 őszén kezdték megvalósítani. A kiépítés azonban meglehetősen vontatottan zajlott. A halászgözösöket gyakran más feladatokra osztották be, így a zár 1916 tavaszáig szinte csak papíron létezett.

A zár megerősítése 1917. február 1-je, a korlátlan tengeralattjáró-háború meghirdetése után vált az antant számára elsőrangú feladattá. Ezzel párhuz-

mosan a központi hatalmak igyekeztek mindent megtenni, hogy tengeralattjáróik szabadon átkelhessenek a szoroson, és a kereskedelmi hajókat támadhassák. Így került sor az első jelentős osztrák-magyar rajtaütésre 1917. május 15-én, Horthy Miklós sorhajókapitány vezetésével. A sikeres támadás során a cs. és kir. cirkálók és rombolók elsüllyesztettek 14 zárhajót, 1 rombolót és 1 tehergőzöst. Az ütközet tanulságai azonban mindkét oldal számára eltérőek voltak. Az antant stratégiái a rajtaütést úgy értékelték, hogy a tengerzár hatásos, különben nem támadták volna meg, de védelmét még jobban meg kell erősíteni. A cs. és kir. flottaparancsnokság és elsősorban Horthy számára világossá vált, hogy a következő támadásnál a nyílt tengeren kell készenlétben állniuk a cirkálók távfelügyeletét szolgáló páncélos egységeknek, hiszen 1917. május 15-én csak a szerencsének és az ellenség bátortalan hadvezetésének köszönhetők a megmenekülésüket a túlerővel szemben.

1918 februárjában újabb változások köszöntöttek be a háború menetében. 1918. február 1-én kitört a cattarói matrólázadás, amit sikerült ugyan elfojtani, de Maximilian Njegovan flottaparancsnok belebukott. Február 27-én az uralkodó Horthyt nevezte ki flottaparancsnoknak, aki a fegyelmet a csatahajók harcba vetésével kívánta megszilárdítani, valamint elhatározta, hogy az otrantói tengerzárát végleg felszámolja.

Időközben az Otrantói-szorost lezáró tengerzár is jelentős mértékben megerősödött. 1917 végétől 1918 elejéig a zár szélességét északi és déli irányban is 80 mérfölddel kibővítették, továbbá kelet-nyugati irányban torpedónaszádok járőröztek. Ezzel majdnem lehetetlenné vált a tengeralattjárók számára, hogy a víz alatt, az akkumulátorok feltöltése nélkül jussanak át a szoroson. Továbbá 1918. február 5–18. között egy 14 km hosszú hálózarat telepítettek Fano, Samotraki és Korfu szigete között, majd 1918. április 22. és szeptember 30. között az Otrantói-szoroson keresztben egy 66 km hosszú hálózarat telepítettek. A hálók 50 m mélyre lenyúló acéldróthálókából álltak, melyeket egy 428 bója által 10 m-es vízmélységben tartott acélkötélre függesztettek. A hálórendszerbe 1200 db tengeralattjáró-elhárító aknát rögzítettek. A záron a 8–9 m-nél kisebb merülésű felszíni hajók akadálytalanul átkelhetek.

1918-ban a zárat védő hajók száma is megnőtt. Összesen 40 brit romboló – ebből 6 ausztrál –, 48 vonóhálós halászgőzös, 76 felfegyverzett halászgőzös, 36 brit tengeralattjáró-vadász naszád, egy amerikai tengeralattjáró-vadász flottilla, 20 tengeralattjáró, valamint brit, francia és olasz tengerészeti repülőalkoták.

Horthy terve a következő támadó- és háttvédcsoportokat tartalmazta:

- a. rohamcsoport: *Novara, Helgoland* (könnyűcirkálók),
Tátra, Csepel, Triglav II, Lika II (rombolók)
- b. rohamcsoport: *Admiral Spaun, Saida* (könnyűcirkálók)
Tb 84, Tb 92, Tb 99 (torpedónaszádok)
- c. háttvédcsoport: *Viribus unitis* (csatahajó)
Balaton, Orjen (romboló)
Tb 86, Tb 90, Tb 96, Tb 97 (torpedónaszádok)
- d. háttvédcsoport: *Prinz Eugen* (csatahajó)
Dukla, Uszok (romboló)
Tb 82, Tb 89, Tb 91, Tb 95 (torpedónaszádok)
- e. háttvédcsoport: *Erzherzog Ferdinand Max* (sorhajó)
Turul (romboló)
Tb 61, Tb 66, Tb 52, Tb 56, Tb 50 (torpedónaszádok)
- f. háttvédcsoport: *Erzherzog Karl* (sorhajó)
Huszár, Pandur (rombolók)
Tb 75, Tb 94, Tb 57 (torpedónaszádok)
- g. háttvédcsoport: *Erherzog Friedrich* (sorhajó)
Csikós, Uskoke (rombolók)
Tb 53, Tb 58 és 1 db *Kaiman*-típusú régi torpedónaszád
- h. háttvédcsoport: *Tegetthoff* (csatahajó)
Velebit (romboló)
Tb 81 és 3 db *Kaiman*-típusú régi torpedónaszád
- i. háttvédcsoport: *Szent István* (csatahajó)
Tb 76, Tb 77, Tb 78, Tb 79, Tb 80 (torpedónaszádok)

A terv végrehajtására az 1918. június 8–11. közötti holdvilág nélküli időszakot jelölték ki. A két támadócsoport a következő feladatokat kapta:

1. A *Novara* és *Helgoland* könnyűcirkálók és a 4 *Tátra*-osztályú romboló megtámadja az Otrantói-szorost lezáró hajóegységeket.
2. A *Saida* és *Admiral Spaun* könnyűcirkálók, 4 torpedónaszád és 8 repülőgép megtámadja az otrantói légitámaszpontot.

A 4 *Tegetthoff*-osztályú csatahajó és a 3 *Erzherzog*-osztályú sorhajó rombolók és torpedónaszádok fedezetében az Adria déli részén a cirkálók és rombolók visszavonulását fedezi, és leküzdi az ellenséges egységeket.

A felvonultatott flotta elegendőnek ígérkezett ahhoz, hogy a riadóztatott antant-egységek ellentámadását leküzdje. Az olasz csatahajók messze délen, a Tarantói kikötőben állomásoztak. A Brindisiben és Valonában állomásozó olasz hadihajók közül a *Roma* csatahajó¹ bizonyult a legmodernebbnek, a többi egység jóval gyengébb és elavultabb volt. Felmerül azonban a kérdés, hogy mi szükség volt a négy nagy csatahajóra, hiszen a visszavonulást akár a *Radetzky*-osztály² egyetlen hajója is fedezhette volna az összes olasz hadihajóval szemben. Számítani lehetett azonban arra, hogy a cirkálók és rombolók üldözésére kifutó olasz páncélosok az osztrák–magyar csatahajók felfedezése után visszafordulnak, és megpróbálnak elmenekülni. Ebben az esetben csak rövid tűzpárbajra nyílik lehetőség. A *Radetzky*-osztály hajóin a melléktüzérségnek a fő-tüzérségtől külön kellett belőnie magát. Ezzel szemben a 12 db 305 mm-es ágyúval felszerelt *Tegetthoff*-osztály³ hajóinak a belövéshez csak harmadannyi időre volt szüksége. Figyelembe kell venni még a hajók lövegeinek páncélatütő képességét is, mivel az ütközetre várhatóan nagy távolságból került volna sor. A *Radetzky*-osztály 240 mm-es lövegei egy 10 000 méter távolságból lezajló tűzpárbajban nem üthették volna át a *Roma* 250 mm-es övpáncélját. Ugyanis a 240 mm-es lövegek páncél átütő képessége ezen a távolságon 150 mm, míg a 305 mm-eseké 270 mm. Egy korlátozott idejű ütközetben csakis a nagy csatahajók bevetése nyújtott esélyt arra, hogy egy vagy több olasz páncélost megsemmisítsenek.

A fenti tények ismeretében is felmerülhet a kérdés, hogy Horthy miért kívánta bevetni mind a négy nagy csatahajót és a három régebbi sorhajót? Mint korábban említettük, Horthy célja a csatahajók harcba vetésével a fegyelem megszilárdítása volt. Tisztában volt vele, hogy a cattarói matrózlázadás óta még nem szilárdult meg a fegyelem, és amíg a cirkálók, rombolók, torpedónaszádok és tengeralattjárók szinte állandóan harcban állnak, addig a nagy hajók tétlenül állnak a kikötőben. Horthy tisztában volt vele, hogy ez mennyire demoralizálja a legénységüket. Egy átfogó támadás megindításától és egy nagy valószínűséggel győztes csatától a fegyelem megszilárdulását várta.

Rövid tanulmányunkban nem vállalkozhatunk a hadművelet kivitelezésének és a hajó elvesztésének részletes feltárására, az részletesen megtalálható

¹ A *Roma* főbb adatai: Tüzérség: 2 x 305 mm-es, 12 x 200 mm-es. Övpáncél: 250 mm. Sebesség: 22,5 csomó.

² A *Radetzky*-osztály főbb adatai: Tüzérség: 4 x 305 mm-es, 8 x 240 mm-es. Övpáncél: 230 mm. Sebesség: 20 csomó.

³ A *Tegetthoff*-osztály főbb adatai: Tüzérség: 12 x 305 mm-es, 12 db 150 mm-es. Övpáncél: 280 mm. Sebesség: 20 csomó.

a mellékelt dokumentumokban. A továbbiakban csak a hajó elvesztésének okait kívánjuk feltárni és elemezni.

A *Szent István* elsüllyedésének oka mind a mai napig vita tárgyát képezi a történészek és az amatőr kutatók egy része között, holott az már a hajó elsüllyedése után sokak számára nyilvánvaló volt. Sokan még ma is úgy hiszik, hogy árlás történt, és kételkednek abban, hogy a Rizzo sorhajókapitány vezette *Mas* kötelék véletlenül talált rá a *Szent István* vezette csoportra. Azonban az olasz dokumentumok áttanulmányozása során ez a feltételezés egyértelműen megdőlt. Akik ma is hisznek az árlás elméletben, azok egyszerűen nem ismerik ezeket a dokumentumokat. Mielőtt azonban tovább fejtegetnénk az árlás kérdését, előbb vizsgáljuk meg a hajó szerkezeti és építési hiányosságait, amire már a vizsgálat során is rámutattak, és az elsüllyedés fő okának valószínűsítették. Ennek vizsgálatához a hajóosztály tervezésének idejébe, 1908–1909-be kell visszamennünk.

Még a *Radetzky*-osztály megszavazása előtt, 1906. július 4-én, Montecucoli felvetette a lehetőséget, hogy a jövőben a cs. és kir. haditengerészet számára 20 000 tonnás csatahajókat építsenek, mert csak így tudnak lépést tartani a rivális hatalmakkal. A hosszas puhatolózások után 1908. május 7-én tartották az első megbeszélést Montecucoli elnökletével, ahol mindenki egyetértett abban, hogy az új csatahajóosztálynak dreadnought-típusúnak kell lennie. Következő lépésként a Műszaki Bizottság 1908. július 6-án tervpályázatot írt ki haditengerészeti mérnökök számára, egy éves határidővel. A pályázati kiírásban ragaszkodtak a 20 000 tonna maximális konstrukciós vízkiszorításhoz.⁴ 1908. november 5-én kérte fel a haditengerészet a Stabilimento Tecnico Triestino és Danubius hajógyárat a pályázaton való részvételre.⁵ (A magyar politikai vezetéssel való megállapodás értelmében a négyből egy csatahajó magyar gyárban fog megépülni.) Az építendő csatahajók főbb kritériumai 1909 augusztusára tisztázódtak: négy db hármás lövegtorony, 280 mm-es páncélzat és maximálisan 21 000 tonna vízkiszorítás.⁶

A haditengerészet az új csatahajók tervezésénél nem akart kizárólag a Műszaki Bizottság és az STT mérnökeire hagyatkozni, ezért kieszközölték, hogy egy cs. és kir. tengerésztiszt – a legnagyobb titoktartás mellett – betekinthessen a legújabb német csatahajók terveibe. Az engedély 1909 áprilisában érkezett

⁴ Krámlí Mihály: A TEGETTHOFF-osztály születése – Az osztrák-magyar dreadnought program. In: Hadtörténelmi Közlemények, 2005/1. 41–79. o. (Továbbiakban: KRÁMLI 2005) 54. o.

⁵ Uo.

⁶ In: KRÁMLI 2005. 63. o.

meg, és Montecuccoli a titkárát, Alfred von Koudelka fregattkapitányt bízta meg a feladattal.⁷

Koudelkát személyesen Tirpitz ellentengernagy fogadta. A megbeszéléseik során Tirpitz mindvégig a torpedóvédelem fontosságát hangsúlyozta. Kiemelte, hogy a külső és a belső héjazat között legalább két méter távolságnak kell lennie, szintúgy a belső héjazat és a torpedóválaszfal között. Erre az 1:1 léptékű szekciókísérletek alapján jöttek rá. A lökéshullám csillapítása céljából a belső héjazat és a torpedófal között szemet kell tárolni. Mindezeket túl hangsúlyozta, hogy a hajótestet nagyon erős konstrukciójú válaszfalakkal kell vízmentesen rekeszekre osztani. Azt tanácsolta, hogy a vízmentes válaszfalakat nem szabad ajtókkal gyöngíteni, mert ha véletlenül nyitva maradnak, a válaszfalak nem érnek semmit.⁸

Koudelka magával vitte Berlinbe az STT által készített előterveket is, megmutatta őket Tirpitznek és kikérte a véleményét. Tirpitz kifejtette, hogy a 20 000 tonnás vízkiszorításhoz képest a fegyverzetet (10 db 305 mm-es löveg, öt db ikertoronyban) túlságosan soknak tartja. Javasolta, hogy az egyik torony elhagyása és a kazamaták páncélvastagságának csökkentése árán az övpáncélt a vízvonalon növeljék 300 mm-re. Emellett hiányosnak tartotta a tervezett hajók torpedóvédelmét is, aminek fontosságára külön felhívta a távozó Koudelka figyelmét.⁹

Koudelka révén a cs. és kir. haditengerészet számos fontos adathoz jutott, ám azokból viszonylag kevés hasznosult. A kapott rajzoknak is csak harmadlagos jelentőségük volt a csatahajó-tervezésben.

A 20 000 tonnás vízkiszorítási határ komoly nehézség elé állította a hajó tervezőit. Mivel a fegyverzet (12x305 mm, L45) és a páncélzat (a vízvonalon és lövegtornyokon 280 mm) adott volt, illetve a gépteljesítményt (25 000 LE) is előírták, súlymegtakarítást csak a hajótest konstrukciójának a rovására lehetett elérni. Ennek a hajótest nem megfelelő szilárdsága mellett a torpedóvédelem és a vízmentes válaszfalak estek áldozatul. Az utóbbiakat a lehető legvékonyabbra méretezték, és csak a legszükségesebb megerősítést alkalmazták. Emellett a válaszfalakba – Tirpitz tanácsa ellenére – több nyílást is vágtak, tovább gyengítve azokat.¹⁰

⁷ In: KRÁMLI 2005. 58. o.

⁸ In: KRÁMLI 2005. 58. o.

⁹ In: KRÁMLI 2005. 59. o.

¹⁰ In: KRÁMLI 2005. 64. o.

A hajók Achilles-sarka a gyenge torpedóvédelmük volt. A torpedófal csak 1,7 méterre volt a hajók belső héjazatától. Popper egyszerűen nem vette figyelembe a Koudelka által hozott adatokat.¹¹

A hajók próbajáratain további hibákra derült fény. Az egymás fölé helyezett lövegtoronyok miatt túl magasra került a hajók súlypontja. Mindezt tetézte, hogy a lövegtoronyok a Škoda által garantált 629 tonna helyett alul 688 tonna, felül 692 tonna tömegűek lettek. A *Szent István* esetében tovább rontott a helyzeten a kémények körül elhelyezett fényszóró platform. Ez 8 mm-rel megnövelte a hajó súlypontjának magasságát, ami csaknem 9°-kal megnövelte a hajó kilengését.¹² A *Szent István* próbaujtján húsz csomós sebességnél és 35°-os kormánylapát kitérésnél a hajó 19° 45'-re dőlt meg.¹³ Ennek az oka a fényszóróplatformokon kívül a testvérhajóitól eltérő csavareltrendezésből és a nagy méretű tengelynadrágokon keletkező áramlatokból adódott. Emiatt a *Szent István* kormánylapátjának a kitérítését 15°-ban maximálták.¹⁴

Most azonban térjünk vissza a megtorpedózás utáni pillanatokhoz. A jelentésekből és a *Szent István* süllyedéséről készített filmfelvételtől is egyértelműen kitűnik, hogy az átfordulás előtt rövid idővel történhetett valami, ami miatt az addig viszonylag stabil állapotban levő hajó hirtelen felborult. Seitz jelentésében megemlíti, hogy az átfordulás előtt egy tompa puffanással kísért rázkódást lehetett érezni, amit ő maga egy válaszfal átszakadásának tulajdonított. Ha figyelembe vesszük a hajó fent említett építési és tervezési hiányosságait, ez az elmélet látszik a legvalószínűbbnek. Ezt igazolja többek közt az is, hogy 03.30-tól 06.05-ig a hajó egy erősen megdőlt, de viszonylagos nyugalmi állapotban állt, majd hirtelen kezdett tovább dőlni és átfordulni.

Kérdés, hogy ha a *Tegetthoff* idejében vontába veszi a *Szent Istvánt*, megmenhető lett volna-e a hajó? Az elsüllyedés pillanatában a *Szent István* 10 tmf-re volt Premuda szigetétől. Ha 04.40-kor meg tudják kezdeni a vontatást lassú menetben, 4 csomó esetén 6–7 tmf, 5 csomó esetén 7–9 tmf távolságra juthattak volna. Csak 6 csomós sebesség esetén sikerülhetett volna a hajót 10 tmf távolságra vontatni, és sekély vízben leültetni. Valószínű azonban, hogy a nagy terhelésnek kitett válaszfalak már 4 csomós sebesség mellett is átszakadtak volna.

Röviden térjünk ki még az árulás kérdésére is. Sem az olasz dokumentumok, sem pedig a háború után megjelent könyvek nem említik, hogy az olasz flot-

¹¹ In: KRÁMLI 2005. 65. o.

¹² In: KRÁMLI 2005. 64. o.

¹³ A próbajáratok során a *Viribus unitis* 8° 20'-re, a *Tegetthoff* 11° 20'-re, a *Prinz Eugen* 10° 45'-re dőlt meg. Ezen hajók kormánylapát kitérését 20°-ra maximalizálták.

¹⁴ In: KRÁMLI 2005. 74. o.

taparancsnokság rendelkezett volna bármiféle információval az 1918. június 10–11-ei támadással kapcsolatban. Ugyan Thaon di Revel, az olasz flotta parancsnoka, tartott attól, hogy az 1917. május 15-ei támadás megismétlődik, de nem számított arra, hogy a támadásban csatahajók is részt vesznek majd.¹⁵ Az olasz légifelderítés csak június 10-én reggel jelentette, hogy Pólából hiányzik négy nagy csatahajó, de ekkor a *Szent István* már a hullámsírbán feküdt.

Az eddig elhangzottakból egyértelműen megállapítható, hogy nem árulás vezetett a *Szent István* elvesztéséhez. Az olasz gyorsnaszádók egy egyszerű rutinfeladatról voltak hazatérőben, amikor megpillantották az osztrák-magyar hadihajókat. Tény, hogy a kötelék indulásának 45 perces késése hozzájárult ahhoz, hogy a *Mas*-naszádók már világosan kereszteljék a csatahajók útját. Emellett a sebességnövelés következtében bekövetkező erős füstképződés is hozzájárult a kötelék felfedezéséhez. Az adott körülmények kiválóan megfeleltek egy *Mas*-támadás végrehajtásához.

Egyértelmű az is, hogy a *Szent Istvánt* nem lehetett megmenteni. Ha csak az egyik torpedó talál, akkor a hajó úszó- és járóképes marad, így akár – ha lassú menetben is – befuthatott volna a legközelebbi kikötőbe. De nem így történt. A két torpedó a legrosszabb helyen talált. Ha sikerült is volna a súlyosan sérült csatahajót vontába venni, a gyenge vízmentes válaszfalak nem bírták volna el a megnövekedett terhelést. A hajó menthetetlen állapotba került.

Röviden tekintsük át a felelősség kérdését is.

Ha tervezési oldalról közelítjük meg a kérdést, akkor a hajó elsüllyedésének felelősségével elsődlegesen annak fő tervezője, Sigfrid Popper mérnök okolható. A torpedó válaszfalak megtervezésekor egyszerűen nem vette figyelembe a Koudelka által hozott német adatokat. Ha kellő távolságot hagy a belső héj és a torpedó válaszfal között, a két torpedó becsapódása nem szakítja át azt. Ebben az esetben teljesen mindegy, hogy milyen erősek a vízmentes rekeszek válaszfalai. Hanyagságáért a haditengerészet drágán megfizetett.

Felelősség terheli a vízmentes válaszfalak gyenge kivitelezéséért a Danubius hajógyárat. A hajó elsüllyedése utáni vizsgálat is megemlíti, hogy a *Szent István* építéskor a felügyelő tisztek több konstrukciós hibát is feljegyeztek, de észrevételeiket nem vették figyelembe. Így a hajó elvesztésének felelőssége ugyan úgy terheli a Danubiust, mint Poppert.

¹⁵ 1918. június 9-én 14.30-kor a *Franklin* francia tengeralattjáró jelentette a Brindisiben állomásozó *Marceau* tengeralattjáró anyahajónak, hogy egy ellenséges tengeralattjárót látott. Ezt rejtjelezési hiba következtében a *Marceau* úgy adta tovább, hogy hét ellenséges hajóegységet láttak 150°-os útírányban haladni. Az olasz flottaparancsnokság a korábbi tapasztalatokból arra következtetett, hogy 7 cirkálóról és rombolóról lehet szó. A kikötőkben állomásozó hadihajókat kifutásra kész állapotba hozták.

Mindezen tények ismeretén túl meg kell említenünk, hogy a hajóosztály tervezésekor Montecuccoli¹⁶ flottaparancsnok ragaszkodott hozzá, hogy a 12 db 30,5 cm-es ágyúval, 280 mm-es páncélzattal és 25000 LE-es gépteljesítményű hajtóművekkel épülő csatahajók vízkiszorítása nem haladhatja meg a 21000 tonnát. Mivel a fenti paramétereken nem lehetett változtatni, egyedül a hajók szerkezeti elemein lehetett súlymegtakarítást elérni. Ennek következtében mind a hajótest, mind a vízmentes válaszfalak csak a minimális követelményeknek felelhetnek meg. A flottaparancsnokot így elsődlegesen terheli a felelősség a hajó szerkezeti hiányosságaiért.

Vizsgáljuk meg a kérdést taktikai szempontból is.

Egyes történészek, mint Karl von Lukas, megkérdőjelezik az f és g támadó csoport (*Tegetthoff* és *Szent István* csatahajók és kísérőhajók) bevetésének szükségességét.¹⁷ Véleménye szerint a hajó elvesztésének felelőssége taktikai szempontból Horthyt és törzsét terheli. Úgy ítéli meg, hogy szükségtelenül kockáztatták a legmodernebb csatahajókat, mert azokra már nem volt szükség a támadás fedezésében. Azonban érthetetlen Lukas ezen érvelése annak tudatában, hogy elismeri azt a tényt, hogy Horthy a csatahajók harcba vetésével kívánta javítani a legénység morálját. A „fleet in being” elv szépen hangzik, még akkor is, ha Lukas érveléséből egyértelműen kitűnik, hogy ennek az elvnek a híve, azonban a hadihajók kikötőben való állomásoztatásával nem lehet egy háborút megnyerni. A brit Grand Fleet a háború alatt 50 esetben futott ki, ha volt értelme, ha nem, pusztán az állandó harc készség fenntartása és a legénység háborús stresszben tarása miatt. 1917-től az amerikai flotta 25%-a is az Északi-tengeren és az Atlanti-óceánon hajózott, ütközetre készen, holott jól tudták, hogy a német flotta nem fog kifutni Wilhelmshavenből. A francia haditengerészet kisebb mértékben ugyan ezt tette, a német flotta 1914-1916 között szintén. Nem indokolt, hogy a Monarchia a kikötőiben őrizgesse a hajóit, közben pedig csak a háború veszik el. 1914-től a Monarchia a létéért harcolt. Ha győz, a veszteségeket könnyen pótolhatta volna, ha veszít, nincs többé se flotta, se Monarchia, ahogy ez a háború végén be is bizonyosodott. Lukas érvelése egyszerűen nem állja meg a helyét. 1918-ban már annyira rossz volt a hadi helyzet, hogy mindenképp támadni kellett. A Monarchiának az olasz fronton volt lehetősége a döntés kicsikarására. Egy nagy arányú győzelem esetén a nem túl szilárd alapokon álló olasz háborús párt könnyen megbukhatott volna, és különbékét lehetett volna kötni. Ezt az 1917. október 12-ei

¹⁶ Rudolf von Montecuccoli gróf, 1904 október – 1913 február között az osztrák–magyar haditengerészet parancsnoka.

¹⁷ Lukas, Karl von: *A Szent István elsüllyedése – A stratégiai és taktikai hibák vizsgálata*. In: Marine Gestern, Heute. 1979/3.

Isonzó-csata igen közel hozta. Az olasz összeomlást csak 14 angol-francia hadosztály átdobásával lehetett megakadályozni.

Nagyon valószínű, bár dokumentumokkal nem alátámasztható az a feltételezés, hogy az otrantói zár elleni támadást összehangolták az osztrák–magyar hadsereg 1918. június 15-ei, a piavei fronton megindított támadásával. Erre utal Konek Emilnek, a flotta egyik vezérkari főnökének visszaemlékezése is. Konek azt állítja, hogy Horthy Udinébe küldte Boroëvic tábornagyhoz, a Pia-vénél álló két Isonzó-hadsereg parancsnokához, tárgyalni a flotta esetleges együttműködéséről a szárazföldi csapatokkal. Állítása szerint Boroëvic visszautasította a csatahajók támogatását, mert egyrészt tartott az akna és tengeralattjáró veszélytől, másrészt biztosra vette saját sikerét. Ellenben nagy örömmel fogadta az otrantói zár elleni nagyszabású támadás tervét, mert egy sikeres akció a csapataira is lelkesítő hatást gyakorolhatna. Konek ezek után megemlíti visszaemlékezéseiben, hogy „*Horthy ellentengernagy ezek után minden erejét az otrantói hálózatra elleni terv megvalósítására összpontosította...*”¹⁸ Ha hihetünk Koneknek, akkor Boroëvic nagy hibát követett el, mert alaposan túlbecsülte a rendelkezésére álló erőket. A csatahajók támogatására nagy szükség lett volna. Azzal, hogy Boroëvic visszautasította a flotta segítségét, csak a saját vereségét erőltette, ami 1918. június 15. és 22. között be is következett, részben éppen a szárazföldi csapatok elégtelen tüzérségi támogatása miatt.

Fontos megemlíteni még, hogy a *Mas*-támadások megbízható elhárításának fegyverzet-technikai lehetőségei nem is voltak még meg a korszakban, nemcsak az osztrák–magyar hadi-tengerészetnél, de másutt sem.

A tanulmány szerzőjének véleménye szerint Horthy és törzse nem okolható a *Szent István* elvesztésével. Horthy a főparancsnokság átvétele után mindent megtett, hogy a legénység morálján javítson, valamint az ellenséget támadja és győzzön. Már a kortársak is egyetértettek abban, hogy a cs. és kir. hadi-tengerészet élére 10 évvel korábban lett volna szükség egy ilyen férfiúra. Horthy kinevezésének hallatán Reinhard Sheer admirális, a német flotta parancsnoka, így kiáltott fel: „*Most végre meg van az a férfiú, akire szükségünk van.*”

Horthy mindent megtett annak érdekében, hogy sikerrel járjon, és a kockázatot minimalizálja. Az, hogy a *Szent Istvánt* az olaszok felfedezték és megtorpedózták, nem az ő hibája. Az pedig már végképp nem, hogy a hajó szerkezeti gyengeségei végül annak elsüllyedéséhez vezettek.

¹⁸ In: Csonkaréti Károly: *Horthy, a tengerész*. Zrínyi Kiadó, Budapest, 1999. 124. o.

Az ütközethez vezető olasz intézkedés¹⁹ (1918. jún. 9.)

A 18 OS és a 15 OS torpedónaszád a 2 Mast vontatva olyan korán hagyja el Anconát, hogy 21.30-kor legyenek az Asinello sziget déli csúcsától 38°-os irányban 24 tengeri mérföldre lévő „A” pontban, illetve ha azt a biztonsági szempontok szükségessé teszik, akkor valamivel távolabb. Az „A” pontnál a vontatás megszűnik. A két Mas egy órán át 14 csomó sebességgel 41°-os útirányban halad, majd még egy órán át 8 csomóval, míg félmérföldnyire megközelíti Gruiza-t. Mind a két MAS Gruiza és Selve (Silba) szigete között félúton foglaljon el lesállást 2 óra hosszáig, és a szóbeli parancs szerint kutassa át a területet. A Masok ezután fordított sebességgel és útvonalon térjenek vissza az „A” pontra, ahová 4 óra körül érkezzenek be. Ha nem találkoznának a torpedónaszádokkal, folytassák a menetüket Anconáig.

A két torpedónaszád két és fél órán át kövesse 6 csomó sebességgel a Masokat a 41°-os útirányban, majd 24 órakor forduljanak északnak úgy, hogy 3 tengeri mérföld megtétele után, a Gruiza - Lutrošnjak vonaltól 5 tengeri mérföldre legyenek. 00.30-kor, azon az úton, amelyen jöttek, hajózzanak vissza az „A” ponthoz, amelyet 03.30-kor kell elérni. 04.15-ig várjanak a Masok megérkezésére, és ha azok nem érkeznének meg, 218°-os útirányban térjenek vissza új parancsokért Anconába. A vállalkozás tartamára a következő színes rakétajelzések érvényesek:

Zöld, piros, zöld = segítségre van szükségem, gyertek közelebb!

2 fehér = visszatérés Anconába.

3 fehér és egy zöld = térjetelek vissza Anconába, torpedóztunk!

Ha előre nem látható okok miatt a Masok a két torpedónaszád helyét akarják megállapítani, az „e” morzejelet villogtassák rövid időközökben, amire a vezérhajó a „g” betűvel válaszoljon.

Ellenséges repülőgépek észlelése esetén a hadműveletet félbe kell szakítani, és vissza kell térni Anconába. Ugyanezt kell tenni ellenséges hajóegységek felbukkanása esetén, miután támadást kíséreltek meg ellenük.

Emlékeztetem mindkét Mas parancsnokát, hogy állandóan a kezük ügyében legyen az előírt megsemmisítő eszköz, hogy sikeresen megakadályozhassák a motorcsónak ellenség kezére kerülését.

Aláírás: Galleani sorhajókapitány, hadikikötő parancsnok

¹⁹ Közli: Tomicich, Edgar: A Szent István császári és királyi csatahajó elsüllyesztése 1918. június 10-én. In: Marine Gestern, Heute. 1979/3, 1979/6.

A Mas-flottilla jelentése²⁰ (1918. jún. 10.)

Az anconai hadikikötő parancsnokságnak!

Június 9-én 17 órakor hagytam el Anconát a MAS 15-el /Armando Gori törzskormányos/ és a MAS 21-el /Giuseppe Aonzo tart. zászlós / a 18 OS és a 15 OS torpedónaszádok vontájában.

21.30-kor a 44° 07' É. / 14° 14' K. pozícióban eleresztettük a vontatóköteleket. A levegő nagyon párás, a tenger csendes. A 41°-os útirányban 23.30-kor Lutrosnjaktól egy mérföldnyire elértem a Selve csatornát és a kb. 30 m mélységbe leeresztett aknakereső hálóval átfésültem. 24.00-kor a „B” pontnál horgonyt vettem és lesben álltam 02.25-ig. Ezután, a keresőhálót magam mögött húzva, újból elindultam. 02.30-kor 1,5 tmf távolságban elhaladtam Lutrosnjak mellett. Az aknakeresés eredménytelen volt. Lutrosnjaktól az „A” pont felé vettem az irányt, ahol 04.15-kor kellett találkoznom a két torpedónaszáddal. 03.15 tájban Lutrosnjaktól kb. 6,5 mérföldnyire erős füstgomoly tűnt fel jobbról hátulról. Mivel kizárt volt az, hogy a füst a mi torpedónaszádjainktól származik, melyeknek ebben az időben az „A” ponton kellett tartózkodniuk, feltételeztem, hogy a Gruizán lévő őrállomás riasztotta egységekről lehet szó, melyek Lussinból (Losinj) indultak a vadászatra. Ezt látszott igazolni az északi irány, ahonnan az ellenség érkezett, valamint az a tény, hogy a gépek zaját a legtökéletesebb hangtompítás ellenére is jól hallhattuk a párás, nyugodt éjszakában. A bizonytalan fényviszonyokat kihasználva elhatároztam, hogy megelőzőm az ellenfél támadását, és fordított útiránnyal a MAS 21 kíséretében lassan közelítettem az ellenséges egységek felé, azért, hogy ne keltsek nagy orrhullámokat. Ekkor észleltem az eddigi feltevéseim téves voltát. Két nagy hajóról volt szó, amelyeket két oldalról 8 - 10 romboló biztosított.

Elhatároztam, hogy a lehető legközelebből támadok, ezért az első csatahajó jobboldalán haladó két romboló között hajóztam át. A tőlem balra eső romboló kikerülése érdekében a sebességemet 9 csomóról 12 csomóra növeltem. Sikerült 100 méterrel a két romboló alkotta biztosítási vonalon belülre kerülnöm úgy, hogy nem fedeztek fel. Innen, 300 m-es távolságból kilöttem mindkét torpedómat az első nagy hajóra A jobboldali torpedómat az 1. és a 2. kémény közé, a baloldali pedig balra a tat felé a második kémény mögé. Két

²⁰ Közli: Tomicich, Edgar: A Szent István császári és királyi csatahajó elsüllyesztése 1918. június 10-én. In: Marine Gestern, Heute. 1979/3, 1979/6.

fekete vízoszlop tört a magasba. A torpedók másfél méter mélységre voltak beállítva. A csatahajó nem tett kitérő manővert.

A baloldalon lévő romboló észrevette a torpedó nyomvonalát. Ellenem fordult és 100–150 méterre a nyomomba szegődött. Jól irányzott tüzet nyitott egyetlen lövegéből. A lövedékek átrepültek a hajóm felett, és a hajóorr előtt csapódtak be. Azért, hogy ne nyújtsak jobb célpontot, nem viszonzottam a tüzet a hátsó gépfegyveremből. Mivel az ellenség pontosan a nyomdokvonalamban haladt, ledobtam egy vízi bombát, de az nem robbant. Egy második bomba az üldöző hajó orra előtt robbant fel, mire az éles, 90°-os fordulót hajtott végre. Ezzel egy időben balra fordultam, így a romboló nemsokára kikerült a látómezőből.

A láthatósági viszonyok és a bekövetkező riadókészültség miatt nem volt tanácsos odahívni a két torpedónaszádunkat, ezért kétszer leadtam a megbeszélte jelet: 3 fehér és 1 zöld rakéta /Torpedóztam, térjete vissza Anconába!/. 05.00 körül Találkoztam a két torpedónaszáddal, melyekhez időközben a *Mas 21* is csatlakozott. Jelzések útján közöltem velük a történeteket, hogy a hírt az anconai parancsnokság felé közvetítsék. A *Mas 21*, amint az a csatolt jelentésből kiderül, megtámadta a másik csatahajót. A jobboldali 2 m mélységre beállított torpedó szabályosan futott és a kémény mögött robbant. A baloldali torpedó viszont a tartóállvány elégtelen nyitása miatt szabálytalanul futott és célt tévesztett. A *Mas 21* parancsnoka, aki utánam hajtotta végre a támadását, az első csatahajót már félig oldalra dőlve látta. A torpedózás 03.25-kor történt, Gruizától 220°-ban 9–10 mérföldnyire. Az ellenséges kötelék déli irányban haladt, a hajók árnyképből és nagyságából, valamint a kémények számából következtetve *Viribus unitis*, de legalább *Radetzky* osztályú hajóról lehetett szó. Kevéssel a rombolók üldözését követően élénk, észak felé irányított jelzéseket láttunk, de a leolvasásuk lehetetlen volt.

Mindkét *Mas* legénysége mind a támadás, mind az üldözés alatt mintaszerű magatartást tanúsított. Sem embervesztés, sem hajókárosodás nem történt. A hazafelé vezető úton az előzetes szűrés ellenére a benzinben jelentkező víz némi nehézséget okozott

Befutás Anconába 07.00-kor.

Csatolom a *MAS 21* parancsnokának jelentését.

Aláírás: Rizzo korvettkapitány; a *Mas*-flottilla parancsnoka

A hajórajparancsnok és a *Szent István* parancsnokának, Heinrich Seitz sorhajókapitányának a jelentése²¹

A cs. és kir. 1. hajóosztály parancsnokságnak.
Res. Nr. 900

A cs. és kir. Flottaparancsnokságnak
1918. június 13-án

Ez a jelentés a személyes megfigyeléseimen, valamint a törzs már ide beérkezett tagjainak adatain alapul, a hajón készült minden írásbeli feljegyzés Anton Müller tengerészkadetttal együtt elpusztult. Pillanatnyilag csak egy általános rövid leírás elkészítésére van lehetőség, a részletes jelentés csak a későbbiekben várható.

Június 9-én este 10.25-kor futottam ki a *Szent Istvánnal* és a *Tegethoffal* a központi kikötőből. A tenger nyugodt volt, az éjszaka csillagfényes, kelet felé a láthatóság jó volt, nyugat felé pedig könnyű párasság akadályozta a látást. A menetbiztosítást a *Velebit* romboló, valamint a 76-os, a 77-es, a 78-as, a 81-es és a 87-es torpedónaszádok látták el. A vázlat mellékelve.

Ellenséges vagy gyanús objektumok megpillantása esetén a biztosító egységeknek azonnal a kürttel jelezve és tüzet nyitva azok ellen kellett fordulni. A hajóknak ki kellett térniük az ellenséges tengeralattjárók, illetve a torpedótámadások elől. Este 10.40-kor a dél felé vezető útirányban a fordulatszámot 15 csomó sebességre állítottuk be, majd a Promontore templomnál végrehajtott forduló után 16 csomóra, és szándékunkban állt a sebességet 17,5 csomóra növelni, hogy a parancs szerint még a napkelte előtt elérjük a horgonyzóhelyünket. Megerősített és éber őrszolgálatot és figyelőszolgálatot vezettünk be. 00.20-kor a gépüzemvezető jelentette, hogy a turbinák csapágycsapágyai áttüzesedtek és a sebességet 12 csomóra kellett csökkenteni. Fél óra múlva a csapágycsapágyak annyira lehűltek, hogy a sebességet lassan fokozni tudtuk. 01.15 felé a sansego-i forduló után 134°-os útirányt vettünk fel. 03.30 tájban – amikor a turbinák éppen elérték a kb. 14 csomó sebességet jelentő fordulatszámot – a Premuda szigettől 9 mérföldnyire tompa robbanás hallatszott a jobboldalon az első ka-

²¹ Közli: Tomicich, Edgar: A *Szent István* császári és királyi csatahajó elsüllyesztése 1918. június 10-én. In: Marine Gestern, Heute. 1979/3, 1979/6.

zántér magasságában, melyet néhány másodperc múlva valamivel hátrább a hajó fara felé egy második követett.

Ellenséget nem lehetett látni. Ennek ellenére észleltük, hogy az 5. biztosító délnek fordul és lead néhány lövést, a 7. biztosító pedig követte ezt a manővert. Amint az az 5. biztosító jelentéséből kitűnik, a torpedónaszád jobbra elől 4 vonásnyira (45°-ban), legfeljebb 400 m távolságban két álló motorcsónakot pillantott meg éppen a torpedókilövés előtt. Az egyik motorcsónak – annak ellenére, hogy a torpedónaszád azonnal feléje fordult – ugyanabban a pillanatban 2 torpedót lőtt ki a *Szent István*-ra. A nagy sebességgel visszavonuló motorcsónak üldözése nem járt eredménnyel. a torpedónaszádra kilőtt torpedót manőverezéssel kikerülték. A motorcsónakról vörös jelzőrakétát lőttek fel, amelyet a tenger felől fehér és zöld rakétákkal viszonyoztak.

A torpedótalálat után a *Szent István* gépeit leállították, a hajót elfordították balra, hogy csökkentse egy esetleges újabb torpedótalálat valószínűségét. A hajó hamar a jobboldalára dőlt, és a dőlés elérte a 10°-ot. Azonnal parancsot adtam a másik oldal kiegyensúlyozására, minek következtében a dőlés szöge 7°-ra csökkent.

Először a hátsó kazántérbe tört be a víz, és a helyiséget ki kellett üríteni. Miközben az elülső kazántérbe a vízbetörés csak később és lassabb ütemben következett be, parancsot adtam a lékponyvák előkészítésére, a jobboldali rekeszek lezárására, valamint arra, hogy készüljenek fel a *Tegetthoff* általi vontatásra. A lövegtoronyokat elfordítottuk balra.

Mivel a gép még működőképes volt, „Lassú menetben” (kb. 4,5 csomó) elindítottuk, és a hajót 100°-os útirányban (Brgulje felé) irányítottuk. Nem sokkal ezután a gépház a gépházi parancsjelzőt újra „Állj” állásba tette. a gép leállt, és ezzel egy időben „Vízbetörés!” jelentés érkezett az elülső kazánházból, továbbá jelentették azt is, hogy a lékponyvák készenlétben vannak. Mikor a hajó mozgása megfelelően lelassult, parancsot adtam a lékponyvák kifeszítésére. Parancsomra a 78-as torpedónaszád kihalásztta a vízbeugró embereket, és megállapította a neveiket. A többi naszád parancsot kapott a környék gyors menetel való biztosítására.

A lékponyvákkal való munkálatokat nagymértékben megnehezítette a hajó dőlése, valamint az, hogy fennakadtak a lengéscsillapító hosszboardán. Még fáradtságosabb volt a vízmentes rekeszek ajtajainak lezárása. Ez a munka a dőlés és a hajó konstrukciója miatt hosszú időt vett igénybe, de azért befejeződött, mielőtt a víz elérte volna az ajtók alsó széléit. Ezek után vízbetörést észleltünk az V. és a IX. lőszerkamrákban, majd a jobboldali lövegfolyosón. Sok varraton, így a turbinatérben is, víz szivárgott át. Függőágyak és egyéb holmik segítségével itt is megpróbáltunk úrrá lenni a helyzeten.

Annak érdekében, hogy az újabb, lassú de állandó dőlést csökkentsük, a baloldalon vízzel árasztottuk el a hátsó és elülső löszerkamrákat, és ez az intézkedés rövid ideig hatásosnak bizonyult. Az V. löszerkamrából a Bergauer-szivattyúval pumpáltuk a vizet.

A göznyomás lecsökkent, a szivattyúk lassabban dolgoztak, és kb. 1/4 órával a felborulás előtt a villanyvilágítás is kialudt. Időközben az V. és a IX. rekeszben felpattantak a kábelaknak fedelei. A bezárásukat, illetve a tömítésüket minden eszközzel megpróbáltuk, de az lehetetlen volt. A hajó dőlése állandóan nőtt. Parancsot adtam a kazántüzek kioltására, és minden embert a fedélzetre rendeltem. A hajóban tompa puffanással kísért rázkódás volt érezhető, valószínűleg egy rekesz szakadt át.

A dőlés egyre nagyobb lett, a jobboldali védfedélzet már a víz alá került. Reich sorhajóhadnagyot a fedélzetre küldtem, hogy sorakoztassa fel a legénységet, és intézkedjen a hajóelhagyásra. A felső parancsnoki hídon rajtam kívül – már ahogy azt megfigyelhettem – Masjon sorhajókapitány, Niemann fregatt-hadnagy, néhány kormányos és a fényszórókezelő legénység maradt.

06.05-kor a *Szent István* felborult, és 7 perccel később a gerince is eltűnt a víz alatt. Pozíció kb. 44°16' É. / 14°13' K.

A torpedótalálat után 10 perccel jelzést húztunk fel a *Tegetthoff* számára: „Vontatásra felkészülni!”, később azt, hogy „Sürgös”. A hajót ért torpedótalálat és a felborulás közötti időszakban ismételt tengeralattjáró riadók következtek be, amelyek, mint az oly gyakran előfordult, tévedéseken alapultak. A *Tegetthoff* cikk-cakkos menetvonalon közeledett, és részt vett a vélt tengeralattjárók elhárításában. Még sikerült a *Tegetthoff*-ra átvinni egy kötelet, de felcsörlőzése közben a *Szent István* olyan erősen oldalra dőlt, hogy a kötelet el kellett vágni. Rögtön ezután a *Szent István* felborult. A *Tegetthoff* és a torpedónaszádok a csónakjaik lebocsátásával vettek részt a legénység mentésében. A tisztikar magatartása minden dicséretet megérdemel. A legénységnek csak igen kis töredékét kellett a tiszteknek a kötelességeikre figyelmeztetni. A legénység zöme igen jól viselkedett, és sok esetben került sor bátor és önfeláldozó cselekedetekre.

Végezetül hozzá kell tennem, hogy a hajó egyes konstrukciós és építési részletei elégtelennek bizonyultak, emellett esetünkben különösen érvényesült a mindig nyomasztóan ható tiszthiány.

A hajórajparancsnokot és a hajóraj törzset a 81-es torpedónaszád kimentette és átadta *Tegetthoff*-nak.

Amikor az összes úszó embert kimentettük, a *Tegetthoff* a biztosító egységekkel együtt elindult. Parancsot adtam az akció folytatására. Hozzáteszem még azt, hogy már a központi kikötőből való kifutás előtt az első éjszakára a

következő parancsot adtam ki az alárendelt egységek számára, arra az esetre, ha valamelyik nagy egységet torpedó vagy akna miatt sérülés éri: „Ha a sérült hajó még annyira manőverképes, hogy egy másik hajó segítségére nincs szüksége, igyekezzék a saját erejéből elérni a központi kikötőt.” A biztosítására négy egységet rendeltem, még a többi 3 egységnek a másik hajóval kellett folytatni az utat. Erre az esetre tervbe volt véve, hogy a jelzőállomások útján biztosítóként odahívjuk Polából az összes rendelkezésre álló hajóegységet. A további eseményeket a *Tegetthof* jelentése tartalmazza.

1 melléklet.

Aláírás: Heinrich Seitz sorhajókapitány

Pergler von Perglas sorhajókapitánynak, a *Tegetthoff* parancsnokának jelentése²²

A cs. és kir. Flottaparancsnokságnak 1918. június 12-én

A *Szent István* és a *Tegetthoff* csoport 1918. június 9-én 22.15-kor hagyta el a központi kikötőt, és a parancs értelmében 15 csomó sebességgel Porto Tajer (Telaséica) felé indult. A menet harcbiztosítását a *Velebit* romboló látta el a 6 torpedónaszáddal együtt. /1. sz. vázlat./

A Porer világítótoronynál végrehajtott forduló után a sebességet 16 csomóra fokoztuk. A poreri világítótornytól kb. 8 tengeri mérföldnyire a sebességet 12 csomóra kellett csökkenteni, amint később kiderült, a *Szent István* egyik csapágyának áttüzesezése miatt. A hajóraj-parancsnokság fényjelzéssel leadott üzenete szerint még remény volt arra, hogy egy idő múlva újból elérjük a teljes sebességet, de az elkövetkező órákban a sebesség mégis állandóan 15 csomó alatt maradt.

A menet Gruiza magasságáig sima tengeren, szélcsendben, és a könnyű párásság által némileg korlátozott láthatóság mellett, eseménytelenül telt el. Június 10-én 03.30-kor a *Szent István* jobboldalán fényjelenséget és egy egészen gyenge robbanási hangot észleltünk. Ekkor a hajók közötti távolság 800 métert tett ki. Kevéssel ezután a *Szent Istvánt* az erről az oldalról biztosító torpedónaszád lövést adott le egy innen nem látható célpontra. A *Tegetthoff* azonnal balra fordult és teljes sebességre váltott. Cikk-cakkos útirányban haladt kelet-délkeleti irányban. A *Szent István* irányából, a tenger felől egy fehér és zöld rakéta fellövését észleltük.

A *Szent István* ekkor két kék lámpát húzott fel az árbocára /lassú menetben haladok/ és enyhén a jobboldalára dőlt. Az a kísérlete, hogy a *Tegetthoff* fényjelekkel üzenetet váltson, nem sikerült. Mint később kiderült, ez az elektromos berendezés ideiglenes hibájára volt visszavezethető. Az ellenség közelsége miatt magunk sem tudtunk jelzéseket adni vagy kérdéseket feltenni.

04.20-kor a fényszórójelek segítségével parancs érkezett, hogy menjünk közelebb és a hajót vegyük vontába. Erre a *Szent István* felé fordultunk. Közben teljesen kivilágosodott.

Amikor a *Tegetthoff* 04.45-kor hallótávolságra megközelítette a *Szent Istvánt*, még nem fejeződtek be teljesen a vontatási manőver előkészületei. Kb.

²² Közli: Tomicich, Edgar: A *Szent István* császári és királyi csatahajó elsüllyesztése 1918. június 10-én. In: Marine Gestern, Heute. 1979/3, 1979/6.

10 perc kellett még a hátralévő munkálatokhoz. A *Tegetthoff* leállított gépekkel állt mozdulatlanul a *Szent István* tatja mögött, amikor a jobboldali elhárító ütege /7 cm-es/ élénken tüzelni kezdett egy gyanított periszkópra. A tüzelést átvették a környező biztosító egységek, sőt mi is. Annak ellenére, hogy a periszkópról kiderült, hogy az csak ártatlan úszó tárgy, hirtelen mégis kiáltás hallatszott: „*Torpedónyomvonal balról-előlről*” Miközben minden szem a megadott irányba fordult, a tisztek és a legénység minden oldalról ismételte a kiáltást. Tisztán ki lehetett venni a nyílegyenesen a hajó orrának tartó torpedó nyomvonalát. Az első megpillantásakor mintegy 500 méterre lehetett. A gépházi parancsjelzőt már az első kiáltáskor a „*Teljes erővel hátra*” helyzetbe állították, mégis kínos percek teltek addig, amíg a hajó egyáltalán hajlandó volt hátrafelé mozogni. Minden tekintet a közelgő torpedó-nyomvonalra tapadt, melyet az adott körülmények között lehetetlennek látszott kikerülni. A nyomvonal azonban a hajótól mintegy 150 méterre teljesen eltűnt. A hajó 3 perc alatt hátrált és a *Szent István* mögött fedezve volt, amikor könnyű rázkódást észleltünk. Később kiderült, hogy ez a biztosító egységek egyik hajója által vízbe dobott tengeralattjáró-elhárító bomba robbanása volt. A hajóparancsnok az adott körülmények között helyesnek találta, hogy teljes géperővel, szabálytalan útvonalon eltávolodjon, hogy a teret a felderítés és a biztosítás céljából átadja a biztosító egységeknek. Ugyanebben az időben újabb tengeralattjáró-riadó hallatszott. Egy állítólagos periszkópra egy percen át tüzeltek 1.000 méter távolságra. Időnként a *Szent István* és a kísérő hajóegységek is tüzet nyitottak a 7 cm-es lövegekből. A lobogójelzés-távolságban maradt *Tegetthoff* 05.20-kor lobogó-jelekkel parancsot kapott: „*Vegyének vontába! Sürgős!*” A *Szent István*hoz közeledve észleltük, hogy jelentősen megnőtt a dőlése. A jobboldali 15 cm-es lövegek torkolata már a víz alatt volt, mégis úgy tűnt, hogy a rekeszek lezárása esetén a hajó még megmenthető. A *Tegetthoff* jobbról előlről kb. 100 méterre a *Szent István* elé állt. A saját oldal csónakunk hozta át a *Szent István* orráról a vontatókötelet. Meg is kezdődött a vontatókötél felcsörlőzése, de ekkor a *Szent István* dőlése hirtelen annyira megnőtt, hogy minden remény szertefoszlott a hajó úszóképességének megtartására. A vontatókötelet el kellett vágni. Gyors ütemben leeresztettünk minden csónakot, hogy a bekövetkező mentésben segítsünk. A *Szent István* 05.58-kor lassan a jobboldala felé kezdett borulni. A még ebben a helyzetben is a híd felső részén tartózkodó parancsnok, a törzsének odatartozó tisztjeivel együtt a vízbe repült. A fedélzeten példás nyugalomban összezsúfolódtott legénység részben a ferde fedélzeten a vízbe csúszott. Néhányan a hajó orráról a vízbe ugrottak és elúsztak. Néhány száz ember a hajó lassú borulása közben felkúszott a hajó baloldalára és lassan feljutott a gerincre. A zömük azonban, akik nem tudtak megkapaszkodni a gerin-

cen, a hajó visszalengésekor újból lecsúsztak. A könnyű sérültek nagy száma ekkor keletkezett, mert a hiányos öltözkű embereket összeszabdalták a hajófenéken megtelepedett kagylók. A hajó a gerincével felfelé, orrával a víz alá merülve még kb. 5 percig lebegett a víz felszínén. A Kingston (fenék) szelepeken süvítve tódult ki a hajót fenntartó összepréselt levegő, azután a hajó lassan elmerült.

A vízben úszó emberek mentésében a *Tegetthoff* csónakjai mellett hamarosan részt vett az összes biztosító hajó. A *Tegetthoff*, hogy ne legyen mozdatatlanul kitéve egy tengeralattjáró támadásának, megint teljes sebességgel manőverezett szabálytalan útvonalon a szerencsétlenség látótávolságában. /É.sz. 44° 12,7' K.h. 14° 27,5'/

A figyelő örök 06.20-kor periszkópot észlelt a jobboldalon. Tüzet nyitotunk rá, de az észlelést nem lehetett biztonsággal azonosítani. A mentés 07.00-kor fejeződött be. A *Tegetthoff* újból visszatért az elsüllyedés helyére. Az utolsó csónakkal Seitz sorhajókapitány is a fedélzetre került. Vele együtt szállt a hajóra Masjon sorhajókapitány és Reich sorhajóhadnagy, akik közül az elsőnek orvosi ellátásra is szüksége volt. A csónakok felvétele után 07.05-kor biztosított menetben folytattuk utunkat Porto Tajer felé, ahol 10.38-kor horgonyt vetettünk.

A kikötő bejárata előtt 3 tengeri mérfölddel az egyik baloldali biztosító egység kifordult az alakzataból, majd visszatérve jelentette, hogy egy sodródó aknát észlelt. A Katena sziget mellett elhaladva 5 halászcsonakot láttunk, a legénységük a közelben a parton tartózkodott.

A befutás után a parancsnak megfelelően aktivizáltuk a kikötő védelmét. Ezen felül a közvetlenül nem látható 13. sz. jelzőállomás kiegészítésére kirendeltünk ájtátszó állomásnak egy torpedónaszádot. Az őrszolgálatot nem teljesítő egységek kiegészítették a szén- és olajkészleteiket. Ezzel egy időben a torpedónaszádokról átvettük a *Szent István*ról megmentett embereket, 32 tisztet és 845 főnyi legénységi állományú tengerészt. A sebesülteket először a torpedónaszádok orvosai látták el, majd átvételük után friss kötéseket kaptak. Közülük sajnos Serda tengerészkadet és 11 fő legénységi állományú meghalt a Tajer felé vezető úton, egy matróz pedig röviddel a *Tegetthoff*ra való átszállítása után. Ekkorra már megállapíthattuk, hogy az eltűntek között szerepelt a 160 fő legénységen kívül Maxon de Rövid sorhajóhadnagy, Müller tengerész zászlós és Sarnitz gépezemvezető is.

A torpedónaszádokról átvett emberek zöme többé-kevésbé meneten volt, és csak részben viseltek némi fehéreneműt. A *Tegetthoff*on kiosztott egyenruhából csak szűkösen jutott a csupaszoknak, de meleg étkezéssel legalább pillanatnyi enyhülést sikerült biztosítani minden embernek.

A hajórajparancsnok utasítására a kimentettek elszállítása két turnusban történt a 3 db. *Kaiman* típusú torpedónaszáddal, melyek 11.00-kor már Sebenicóba érkeztek. Az emberek a *Polára* kellett átszállítani, mert ez a hajó fiumei rendeltetéssel üresen horgonyzott Sebenicóban. A legénységgel együtt távozott a *Szent István* tisztikárának egy része is. A tisztek közül Kastner von Hofer és Strnad sorhajóhadnagyok engedélyt kértek, hogy továbbra is a *Tegetthoff*on maradhassanak, és részt vehessenek a hadműveletben. Strnad sorhajóhadnagy önként azonnal átvette a baloldali 15 cm-es üteg vezetését, mivel ez a beosztás Mensburger sorhajóhadnagy betegsége miatt üres volt.

Mielőtt még a Sebenicóból visszatérő torpedónaszádok másodszor is elindultak volna a *Szent István* megmaradt legénységével, a 13. sz. jelzőállomáson keresztül parancs érkezett a flottaparancsnokságtól a hadművelet félbeszakítására, és az összes biztosító egységnek a Polába történő bevonulására. Ennek megfelelően a *Tegetthoff* június 10-én 21 órakor az összes hajóegységgel, melyekhez még 2 *Kaiman* típusú torpedónaszád is csatlakozott Sebenicóból, elhagyta Tajer kikötőjét.

A Polába vezető út az ellenség tekintetében esemény nélkül telt el. A már délelőtt feltámadó friss sirocco időnkénti esőpásztáival erős hullámozást és rossz láthatóságot okozott. Az éjszaka koromsötét volt, és saját biztosító egységeinket is csak a kéményük szikráik miatt észleltük 300 méter távolságból.

Navigációs szempontból azonban ez az út nem volt híján a meglepetéseknek, mivel az első irányváltoztatást csak az eltelt idő és a becsült sebesség alapján lehetett megtenni, amely elmaradt a legszerényebb várakozásoktól is. A 16 mérföld per óra sebességet biztosító fordulatszám pontos betartása és a legalább fél mérföldes segítő áramlás is csak 14 $\frac{3}{4}$ tengeri mérföld per óra valódi sebességet biztosított. A rossz láthatóság miatt csak elkésve észleltük a Vnetak világítótorony fényét, és az is azonnal kialudt. A Porer fénye sem világított, ezért a kis antennán és egészen csekély energiával újból kértük a déli átjáró megvilágítását. Kb. 20 perc múlva, és a hajó irányításához még időben, a Porer világító fénye megint kigyulladt, de éppen akkor aludt ki, amikor a *Tegetthoff* 2500 méter távolságból át akart haladni az átjárón. Az elől biztosító egységek már Vnetak előtt kikerültek a látóterünkből. A befutás előtt ezek a már egészen Polaig előrefutott egységek újból csatlakoztak. 04.45-kor a *Tegetthoff* megérkezett a központi kikötőbe.

A hajóvezetés kellemes kötelessége a cs. és kir. flottaparancsnokságnak jelenteni, hogy a tisztikar és a legénység az átélt idegfesztítő pillanatokban mindezt elkövetett, hogy a legjobb tudása szerint tegyen eleget a követelményeknek. Testvérhajónk pusztulása, amely addig büszke vezérhajónk volt, és ame-

lyet annyi lelkesedéssel követtünk az új babérok leszakítása végett, mélyen a szívünkbe markolt.

Ha a tisztikar és a legénység számára a legjobb bizonyítványt kell is kiadni a szellem, fegyelem és a munkateljesítmény végett, a hajóparancsnoknak mégis külön ki kell emelni Bastendorff korvettkapitány és dr. Janisch sorhajóorvos teljesítményét. A hű kötelességteljesítés kereteit mesze meghaladó önfeláldozásukkal példát mutattak mindenki számára. Ha a *Szent István*-ról megmentett bajtársak hálás emléket visznek magukkal az ellátásukkal kapcsolatban a *Teggethoff*-on eltöltött rövid tartózkodásukról, akkor ezt a fentebb nevezetteknek köszönhetik.

5 melléklet.

Aláírás: Pergler sorhajókapitány

A VIZSGÁLAT²³

A cs.kir. parancsnokság Horthynak a Polába történt visszaérkezése után vizsgálatot rendelt el. Alfred Cicoli ellentengernagy elnökletével bizottságot alakított, melynek Johann Firmian gróf ellentengernagy és Franz Laufer sorhajókapitány voltak a tagjai. A bizottság áttanulmányozta az összes írásos beadványt, és kihallgatta mindazon személyeket, akik a *Szent István* megtorpedózása és elsüllyesztése körülményeinek felderítésében számításba jöhettek, mint tanúk vagy szakértők. A Polában 1918. augusztus 1-én kelt 4908 P.K. jelzésű jegyzőkönyv a csak olasz nyelven meglévő fogalmazvány fordítása, s a következőképpen hangzik:

4908-P.K. 1918. Pola, 1918. augusztus 1. Szigorúan Titkos!

1. A hadművelet előkészítése
2. Hajózás az elsüllyedés helyéig
3. A *Szent István* megtorpedózása
4. A fedélzeten hozott mentési intézkedések
5. A *Tegetthoff* magatartása
6. A kísérőhajók magatartása
7. A további út
8. A titoktartás

1. A HADMŰVELET ELŐKÉSZÍTÉSE

A flottaparancsnokság az Otrantói-szoros elleni vállalkozásra a mellékelt utasításokat adta ki / hiányoznak /.

Ezt a hadműveleti tervet a parancsnokok az elosztó szerint megkapták. A *Viribus unitis* csoport a flottaparancsnok parancsnoksága alatt június 8-án a parancs szerint kifutott. Június 9-én délután Heinrich Seitz sorhajókapitány az 1. csatahajóraj, egyben a *Szent István* és a 2. Hadműveleti Csoport parancsnoka magához kérte a *Tegetthoff* és a csoporthoz beosztott 7 biztosítóhajó parancsnokát, hogy megbeszélje velük a tervezett vállalkozást. Az egyes parancsnokok számára a mellékelt vázlat szerint kijelölték a menetközben elfoglalandó helyeket. (Ez a vázlat hiányzik.) A hajórajparancsnok a következő

²³ Közli: Tomicich, Edgar: A *Szent István* császári és királyi csatahajó elsüllyesztése 1918. június 10-én. In: Marine Gestern, Heute. 1979/3, 1979/6.

utasításokat adta ki az adott esetben szükséges riadójelekkel kapcsolatban: „Gyanús objektumok észlelése esetén azonnal azok felé kell fordulni, kék fényrel jelezni kell, jelzéseket kell adni hajókürttel és szükség esetén tüzet kell nyitni.” Az egyéb és feltűnőbb jelzéseket kerülni kell, hogy ne veszélyeztessék hamis riasztással a vállalkozás végrehajtását.

Stanislaus Witkowski korvettkapitány, a *Veľebít* romboló parancsnoka, tagadja ennek a rendelkezésnek a kiadását, és a továbbiakban is kitart állítása mellett.

Josef Porta sorhajóhadnagy szerint csak a hajókürt működtetését határozták el, ezt is csak a feltűnő fényjelzés mellőzése miatti tiltakozás után. A törzs főnöke úgy emlékszik, hogy riadójelként egy vörös rakéta kilövését határozták el. Az erre vonatkozó feljegyzések a titkos iratok kazettájában voltak, amely a hajóval együtt elveszett. Ugyanezt vallotta a *Tegetthoff* parancsnoka is.

A löveg mesterek felhatalmazást kaptak, hogy gyanús objektumok észlelése esetén tüzet nyissanak, főként azért, hogy jelezzék a riadót okozó objektum helyét.

A törzsfőnök az érintendő világítótornyok készenlétbe helyezését és a polai kikötőzár kinyitását illetően utasításokat kért a hajórajparancsnoktól. A hajórajparancsnok, úgy tűnik, nem tulajdonított különösebb figyelmet a kért utasítás második részének, mivel megjegyezte, hogy a kérdések rendezésére már elküldte Friedrich Niemann fregatthadnagyot a tengeri kerületparancsnokságra. A tengeri kerületparancsnokság viszont azt állítja, hogy csak a világítótornyok aktivizálására kapott parancsot, továbbá azt, hogy csak az ez időben tengeren tartózkodó egységek után érdeklődtek. A hajórajparancsnok csak a hajóraj kifutása előtt 20 perccel vette észre, hogy semmi előkészület nem történt a kikötőzár kinyitására, és a legerőteljesebben követelte a nyitást. Ekkor tudta meg a törzs főnökétől, hogy ez ügyben nem ment ki parancs. H. Seitz sorhajókapitány azt gondolta, hogy ezekről a részletekről a törzsfőnök gondoskodott. A késedelemnek azonban nem tulajdonított különösebb jelentőséget, mert úgy vélte, hogy azt később behozhatja a megnövelt sebességgel.

Az 1. sz. Tengeri Aknásparancsnokság jelentéséből az tűnik ki, hogy a *Szent István* és a *Tegetthoff* 23.00-kor, tehát egy óra késéssel, haladt át a kikötőzáron, míg az 1. csatahajóraj jelentése azt állítja, hogy már 22.40-kor felvették a déli útirányt, 15 csomó sebességgel. A *Tegetthoff* ezen túlmenően azt jelenti, hogy csak 23.56-kor került meg a Pericolosa világítótornyot. A *Szent Istvánt* még a kikötőzáron belül néhány másodpercre megvilágította egy fényszóró. Ezt az esetet a megindított vizsgálat ellenére sem sikerült tisztázni.

2. HAJÓZÁS A SZENT ISTVÁN MEGTORPEDÓZÁSÁNAK HELYÉIG

A Vnetak Foktól 12 tmf-re délre lévő fordulási pontig húzódó útvonalat aknamentesítették, illetve átfésülték a tengeralattjárók után. A csoport a flottaparancsnok utasításait követte, és 04.30-kor kellett volna elérni Tajer (Telascica) kikötőjét. Teljes szélcsend uralkodott, újholdas csillagos éjszaka volt, kelet felé jó láthatóság, nyugat felé enyhe ködfátyol zavarta a látást. Egy közeledő sirocco jelei. A hajókat elsötétítették és harckészültségbe helyezték. A tisztek és a legénység egy része a harci őrhelyeken állt készenlétben, míg a másik része a harci őrhelyeken pihenhetett. A megerősített figyelőszolgálat részére szektorokra osztották a látóhatárt. A 7 biztosítóhajó a kijelölt pozíciójában tartózkodott, a közelebb lévőket szabad szemmel, a távolabbiakat éjszakai távcsővel lehetett észlelni. A hajók közötti távközlést becslés alapján tartották fenn, és azok általában megfeleltek a parancsban megadott távolságoknak. A távolságmérőket éjszaka nem lehetett használni. 23.30 tájban a jobboldali gépházban tartózkodó gépzemvezetőnek jelentették, hogy a baloldali turbina egyik csapágya áttüzesedett. 00.20-kor, és amennyire a gépzemvezető vissza tud emlékezni, 00.40-kor is értesítették a hajóparancsnokot, és kérték a sebesség átmenetileg 12 csomóra történő csökkentését. A kérést teljesítették. A sebességet 01.00 és 01.30 között újból növelni lehetett, és a turbinák 147-es fordulatszámot értek el percenként, ami egy nem hitelesített táblázat szerint 14 csomó sebességnek felelhetett meg.

A füstképződés mérsékelte, más adatok szerint viszont jelentős mértékű volt. A *Tegetthoff* kéményeiből időnként szikrák szálltak fel, amelyeket azonban a hajóparancsnok erélyes fellépésére elfojtottak. A hajórajparancsnok ugyan be tervezett egy jelzést a füstfejlesztés csökkentésére, de azt nem alkalmazták, azért, hogy elkerüljenek minden feltűnést keltő fényjelzést.

A gépzemvezető, miután meggyőződött a turbinák 14 csomó melletti megfelelő működéséről, átment a kazánházakba, ahol nyilván azon fáradozott, hogy megszüntesse a fűtők kevés tapasztalatából adódó hiányosságokat.

A 78-as torpedónaszád 03.15 körül a *Szent István* első árboccsúcsán lévő jelzőlámpa rövid-hosszú felvillanását észlelte, amelyet más egységek is megfigyeltek, ha nem is határozottan. Valamivel 03.30 előtt a *Szent István* őrtisztje, Szentgyörgyi Szegner Jenő sorhajóhadnagy ellenőrizte a biztosító egységek pozícióját. Mindegyik a helyén volt, és távcsővel megfigyelhette őket.

3. A SZENT ISTVÁN MEGTORPEDÓZÁSA

Gruiza-tól kb. 9 tnf-re, a világítórornyától 41°-os irányban lévő pozícióban a 76-os torpedónaszád az útirányától 4 vonással (45°) jobbra */tehát az alakzatton kívül – a cikk szerzőjének megjegyzése/* két álló motorcsónakot vett észre. Az egyik motorcsónak azonnal a megpillantása után két torpedót lőtt ki a *Szent István*ra. A 76-os torpedónaszád teljes sebességgel az ellenfélre rontott, közben a hajókörttel riadójelet adott le, amelyet viszont csak néhány egységen hallottak meg. Az utasításoknak megfelelően semmilyen feltűnő jelzést nem adtak le. A motorcsónakok beindították a motorjaikat és élesen délnyugati irányba fordultak, amint az a 76-os torpedónaszád vázlatán látható. Nem tudták megfigyelni, hogy a másik motorcsónak is kilőtt volna torpedót. A 76-os naszád üldözőbe vette az egyik motorcsónakot, tüzet nyitott rá, és azt állítja, hogy kikerült egy torpedót. A második lövés torkolattüze annyira elvakította a figyelőket, hogy a *Mas* fölényes sebességével eltűnt a látómezőből. A menekülése irányából egy vörös, majd több zöld jelzőrakéta fellövését figyelték meg. A 76-os torpedónaszád egyetlen találatot sem állapított meg a motorcsónakon.

A *Szent István* parancsnoki hídján nem hallották a riadójelzést, ellenben hangos kiáltozást hallottak a 76-os fedélzetéről, és egyúttal észrevették a saját hajójuk felé tartó két torpedó nyomvonalát, amelyeket a megkezdett fordulás ellenére sem lehetett kikerülni. Az első torpedó az elülső, a második a hátsó kazánház tájékán csapódott be. A parancsnoki hídon két tompa robbanást éreztek. A második vízoszlop magasabb volt az elsőnél, amely fehéres színű volt, míg a második sötétnek látszott. Az árbockosárban tartózkodó két figyelő jelentette a torpedókat, amikor azok 100–200 m távolságban voltak. A tűzértiszt mindkét robbanást tompának jelezte, az éppen a III. kazánsornál tartózkodó gépüzemvezető pedig a hajót erősen megrázó, fülsiketítő robbanásnak minősítette a detonációt.

A hajó azonnal 10°-kal megdőlt jobbra. Feltételezhető, hogy mind a két lék a vízvonál alatt 5–6 méterre lehetett. A robbanás nyilvánvalóan áttörte a hajó külhøj lemezeit, a dupla hajófalak közötti keszont és a torpedó elleni hosszanti válaszfalat. Az elülső kazánházban felszakította a hamukiöntő aknát, melyen egy 30 cm átmérőjű vízsugár lövellt a térségbe.

A hátulsó kazánházat eltaláló torpedó nagyobb pusztítást okozott. A hátsó szénkamrában feltépte az első robbanástól meggyengült rekeszfalakat. A jobb-oldali lengéscsillapító hosszirányú borda felől igen erős vízbetörés támadt a kazánok alatt. A kazántér csakhamar megtelt vízzel, úgyhogy a szükséges biztonsági rendszabályok végrehajtása után ki kellett üríteni. Ennek a kazánnak a fő gőzvezetékét elzárták, hogy lehetővé tegyék az elülső kazántér kazánjai-

nak működését. Ebben a kazánházban röviddel az első torpedótalálat után a rostélyok elárasztása miatt ki kellett iktatni mindkét jobboldali kazánt, majd kisvártatva a középső kazánokat is. A két fennmaradó kazán a növekvő dőlésszög ellenére is majdnem az elsüllyedésig üzemelt.

A legénység csak a „Hajót elhagyni!” vezényszó után hagyta el a kazánházat. A torpedótalálatok után a parancsnoki hídon azonnal „Állj”-ra állították a gépházi parancsjelző készüléket. Kis idő múlva ismét lassú menetet vettek fel a legközelebbi kikötő, Brgulje felé, és egyidejűleg két kék jelzőlámpát húztak fel az árbocra. Miután az elülső kazánházban is több kazán üzemképtelenné vált, ismét leállították a gépeket, hogy a szivattyúkat üzemben tarthassák.

4. A FEDÉLZETEN HOZOTT MENTÉSI INTÉZKEDÉSEK

Minden rendelkezésre álló szivattyút üzembe helyeztek, és egészen addig működtettek, míg az alsóbb helyiségeket el kellett hagyni. A hátsó kazánházat elhagyták, mivel teljesen víz alá került, és csak az elülső kazánház szivattyúit használták. A parancsnoki hídról elárasztották a baloldali kiegyenlítő rekeszeket, becsukatták a 15 cm-es lövegek toronyjait és a hátsó lékre lékponyvát feszítettek. Amikor ennek a kötelei elszakadtak, előkészítettek egy másik ponyvát, de ezt már nem teheték a helyére. Az ellensúlyozással és később a baloldali 15 cm-es lövegek lőszerkamráinak az elárasztásával átmenetileg sikerült megállítani a dőlésszög növekedését, de csak rövid időre. A lékeken bezúduló víz gyorsan végigáradt a páncélfolyosón a szénraktárba, a csöveken és a repedéseken lassan szétterjedt a távolabbi helyiségekbe is. Lezárták a jobboldali első két lőszerkamrát, és a két csatlakozó kamrában a lezuhanó lőszer maga alá temette a legénység egy részét. Ezeket a vízbetörés miatt ki kellett üríteni. A kisméretű hátsó 7 cm-es lőszerkamrát sikerült vízmentesen lezárni. Az előbb említett 15 cm-es lőszerkamrából a folyosón át nagy gondokat okozó módon ömlött a víz a jobboldali turbinaterembe. Az elektromos vezetékhálózaton alagútja a kazánházról a gépházig vízzel telt meg. Valamivel később a gépkatrész raktárban, valamint az elülső kazánházban is vizet észleltek. A vízbetörések elzárására irányuló minden további kísérlet csődöt mondott. A fentebb leírtak mellett az elektromos hálózat csövezetékei, a szócsöveken és a szegecsek mellett történt beszivárgás nem bírt nagy jelentőséggel. A dőlésszög növekedésével a víznyomás az akkumulátortéren betörte az elektromos vezetékhálózat alagútjának fedelét, a vízszint könnyörtelenül emelkedett, és már nem lehetett tenni ellene semmit.

A torpedótalálat után közvetlenül, amikor a hajó lelassított, a legénység néhány tagja a vízbe ugrott. A 78-as torpedónaszád halászta ki őket. Ellenük hadbíróági eljárás indult.

A világítás az állandóan csökkenő gőznyomás miatt 05 órakor kialudt. A dőlésszög állandóan nőtt, úgyhogy a parancsnok elrendelte az alsó helyiségek kiürítését, valamint a még üzemelő kazánok tüzének kioltását. Egy tompa roppanás – valószínűleg egy válaszfal átszakadása – után a hajó lassan borulni kezdett. Mikor már a fedélzet is a víz színéhez ért, felhangzott a parancs: „Minden ember hagyja el a hajót!”

06.05-kor a *Szent István* felborult. A lövegtornyok kiestek a csapágyaikról, emiatt a hajógerinc egy kissé jobban kiemelkedett a vízből, majd ezután a hajó végleg elsüllyedt. */Néhány évvel ezelőtt a Szent István roncsát kutató búvárok megállapították, hogy a lövegtornyok a helyükön maradtak – a cikk szerzőjének megjegyzése./*

A legénység mentésében minden jelenlévő egység részt vett.

Veszteségek:

Tisztek: 1 halott, 3 eltűnt.

Legénység: 13 halott, 72 eltűnt, 29 sebesült.

5. A TEGETTHOFF MAGATARTÁSA

A *Tegetthoff* parancsnoki hídján fényjelenséget észleltek a *Szent István* jobboldalán, amit robbanás követett. A parancsnok, tengeralattjáró-támadást feltételezve élesen keletnek, a part irányába fordította a hajót, és cikk-cakkos útirányban kezdett hajózni. A *Szent István* két kék jelzőfényt tüzött ki (jelentése: lassú menet), és enyhén megdőlt. Nem sikerült a *Szent Istvánnak* az a kísérlete, hogy a vontába vétel céljából jelzésekkel összeköttetésbe lépjen a *Tegetthoff*-al. A *Tegetthoff*on csak a „KLAR” (tisztá, tisztán, rendben) szót értették meg, és a jelzésnek eszerint megnyugtató jelentést tulajdonítottak. 04.20-kor, azután, hogy az előzőekben kevésbé hatásos eszközökkel kísérelték meg a kapcsolatfelvételt, a jelzőlámpával ismételten leadták a parancsot, hogy a hajót vegyék vontába.

Amikor a *Tegetthoff* 04.45-kor újból csatlakozott a *Szent István*hoz, és már majdnem befejezték a vontatásba vétel manőverét, a *Szent István* 15 cm-es ütegének hirtelen tűzcsapása miatt a *Tegetthoff* megint eltávolodott. Jelzésekkel 05.00-kor visszahívták, és ismét megkezdtek a vontatásba vételi manővert. A 15 cm-es üteget már előlöntötte a víz. Amikor a vontatókötelet megkötötték, a *Szent István* dőlése annyira megnőtt, hogy a borulásveszély miatt tanácsosnak tűnt a vontatókötés elvágása.

A *Tegetthoff* az összes csónakját leeresztette, hogy azonnal megkezdhesse a mentést. 06.20 tájban újból egy hamis tengeralattjáró-riadó történt. A *Tegetthoff* a mentés ideje alatt cikk-cakkos útirányban hajózva a süllyedés színhelyének közelében maradt. 07.00 körül a *Tegetthoff* parancsnoka joggal feltételezhette, hogy minden túlélőt kimentettek, mivel a napvilág és a teljesen sima tenger lehetővé tette még a sok úszó roncs között is minden mozgás észlelését.

A mentés befejezése után tovább folytatták az utat Porto Tajer felé.

6. A KISÉRŐHAJÓK MAGATARTÁSA

A kíséőhajók a számukra kijelölt pozíciókban tartózkodtak, és általában a távközlőket is betartották, mert az alakzattól délnyugatra elhelyezkedő kíséőhajók jól takarták a két nagy hajót az észak-keleti irányból jövő derengéstől. A két *Mast* csak a *TB 76* észlelte, a többi kíséőhajó csak a *Masok* fellőtt rakétáit látta. A torpedónaszádok aktívan részt vettek a túlélők kimentésében, és a *Tegetthoff*ot Porto Tajerbe kísérték.

7. A TOVÁBBI ÚT

A *Tegetthoff* 07.00-kor a biztosító hajók kíséretében Porto Tajer felé indult, hogy parancs esetén a vállalkozást a kapott utasításoknak megfelelően a *Szent István* nélkül is folytassa.

Azután, hogy a *Tegetthoff* 10.38-kor horgonyt vetett Porto Tajerben, a *Szent István* összes túlélőjét, 32 tisztet és 845 fő legénységet átvették a kíséőhajók. Ennek felét 3 torpedónaszád Sebenicóba (Sibenik) szállította, a többit pedig, mivel parancs érkezett a vállalkozás félbeszakítására, a *Tegetthoff* Polába vitte.

8. A TITOKTARTÁS

A hadműveletet erősen titkolták. Még a Polában lévő magasabb parancsnokságok sem tudtak róla. A résztvevő parancsnoknak csak az utolsó pillanatban hozták tudomására a hadműveleti parancsot, és az egyes hajók fedélzetén senki sem tudott a tervezett vállalkozásról. A kíséőhajóknak is csak az első éjszaka útirányát és úti célját adták meg. Másrésről azonban a tervezett hadművelet sikerének előfeltétele volt az egész flotta teljes harckészültsége. Ezért a szabadságolt személyzetet legalább 14 nappal korábban vissza kellett hívni. Megtérítési célból azt a hírt terjesztették, hogy az 1. hajóraj gyakorlásra fut ki a Fasana csatornába.

Jellemző viszont az a tény is, hogy Bécsben nyíltan beszéltek a vállalkozásról, és az is, hogy Dalmáciában és az albán partokon biztosra várták a csatahajók megjelenését. Még ha az ellenség tudott is a tervezett vállalkozásról, kizárt, hogy olyan részletes információk birtokában lett volna, amelyek lehetővé tették azt, hogy *Masokat* küldjenek lesállításba az előrelátható útvonalra. Ezzel szemben viszont nem zárható ki teljesen az, hogy a polai kikötőből való kifutás közben a rövid ideig egy fényszóró által megvilágított *Szent Istvánt* az ellenség egyik felderítő repülőgépe meglátta, de ebben az esetben valószínűtlen a 4 órával később bekövetkezett támadás.

VÉLEMÉNY

Megjegyzés: A bizottság nem tartja magát illetékesnek, hogy a *Szent István* elsüllyesztése után a flottaparancsnok parancsairól állást foglaljon, és csak a legszükségesebb esetekben fogja azokat figyelembe venni.

1. A HADMŰVELET ELŐKÉSZÍTÉSE

Két értékes csatahajónak, az egyetlen igazi harci értékű hajócsoporthoz 7 kísérőhajóval /1 romboló és 6 torpedónaszád/ történő biztosítása nem tekinthető elégségesnek. Tény viszont az is, hogy az összes kifutni képes egység részt vett a hadműveletben, és az alkalmasságuk szerint kerültek bevetésre. A cs. és kir. haditengerészetnek csak kevés torpedónaszád áll a rendelkezésére. A turbinameghajtású hajók többségét a háború alatt építették. Ezért a kialakult helyzetért az illetékes körök a bűnösök, amelyek történelmileg bizonyíthatóan nem ismerték fel a haditengerészet jelentőségét. Erre vezethető vissza, hogy a haditengerészetet, a szárazföldi haderővel ellentétben, méltatlanul kezelték a költségvetési tervezetekben.

Úgy tűnik, hogy a hajóparancsnokok megbeszélésén nem a fontosságát megillető pontossággal kezelték a riadójelzések kérdését. Egy ilyen alapvető fontosságú ügyben jobb lett volna írásbeli parancsot kiadni, vagy legalább a parancsnokokat írásbeli jegyzetek készítésére ösztönözni. A kiadott parancsok nélkülözik az ilyen nagyfontosságú ügyekben megkövetelt pontosságot. Fő riadójelként a hajókürt használatát választották, amely még a legnyugodtabb időjárás mellett is alkalmatlannak bizonyult, és amit még a legközelebbi hajón sem hallottak meg. A feltűnőbb fényjeleket, pl. a jelzőrakétákat mindenki észlelte volna. Ezzel kapcsolatban meg kell állapítani, hogy egy biztos riadójelzés érdekében másodrendű jelentőségű az, ha ezáltal elárulják a saját pozíciójukat. /Az olasz fordítás megjegyzése: „A német nyelvű eredetiben ezen bejegyzés mellett ceruzával írt kérdőjel található”./

A biztosítóhajó egyik feladata gondoskodni a nagy egységek tökéletes takarásáról. Jelen esetben a járművek kis száma miatt ettől el kellett tekinteni. Mint azt az ellenséges sajtó hírül adja, a két csatahajót valószínűleg az erős füstképződés árulta el. Kikerülhetetlen hiányosságot jelentett a fűtőszemélyzet tapasztalatlansága, valamint a szén hosszú háború alatti tárolása, amely szintén rontott annak minőségén. A hajóparancsnokok minden igyekezetükkel ezen hiányosságok csökkentésén fáradoztak, mégis hátrányosnak bizonyult a sebességnek időnkénti 16 csomóra való növelése. Mindamelllett a torpedózás idő-

pontjában a csapágy hőre futása miatt a fordulatszámot csak 14 csomó sebességre állították be.

A jelzőlámpa felvillanását az árbócsúcson nem lehetett kinyomozni, mert bizonyos anyagdeformálódás miatt előfordulhatott egy nem szándékos üzembe helyezés, de nincs kizárva a szándékos működtetés sem.

A nagy sietségben elfelejtették elrendelni a kikötőzárak időbeni kinyitását a csoportnak a polai kikötőből történő kifutására. Ez a szóbeli parancs félreértésén alapult. Mindenesetre a törzsfőnök feladatai közé tartozott az, hogy meggyőződjön a kiadott parancsok pontos végrehajtásáról. Enyhítő körülmény a hiányzó tervezési tapasztalat, amivel az idősebb tiszteknek rendelkezniük kellett volna, és akiknek kötelességük lett volna közbelépni, amint az ebben az esetben is kitűnik.

Nem helyeselhető az, hogy a löveg mestereket felhatalmazták arra, hogy a saját belátásuk szerint tüzet nyissanak. Ez az áliadók egész sorát okozta.

A csoport egyórás késéssel kelt át a kikötőzárakon. A *Tegethoff* harci naplójában megadott időpontok se nem teljesek, se nem helytállóak. A bójától való indulástól és a Pericolosa világítótorony előtti fordulásig nem található feljegyzés, ami kérdéssé teszi a hajónapló vezetésének célját.

2. HAJÓZÁS A SZENT ISTVÁN MEGTORPEDÓZÁSÁIG

Úgy tűnik, hogy az elrendelt sebességeket nem érték el. A *Szent István* testét a víz alatt vastagon kagylók borították, és a hajó a többi flottaegységhez hasonlóan mélyebbre merült, mint a próbautakon, nem is beszélve a 25 %-kal nagyobb lőszerellátmányról.

Néhány csapágy felmelegedését, amelyek közül csak a baloldali turbina főcsapágya befolyásolta hátrányosan a menetet, az üzemi tapasztalatok hiányának kell felróni. A behajózott gépész főnökök egyike sem csinált végig a hajóval említésre méltó utat, magát a gépüzemvezetőt és stábját is csak röviddel az indulás előtt hajózták be.

Mind a két csoport ugyanazon az útvonalon haladt két egymást követő éjszakán. Az útvonalon végrehajtott aknakeresésből ugyan arra lehetett következtetni, hogy rövidesen nagyobb hajók fognak arra menni, mégis az aknakeresést nem lehetett elhagyni. Más útvonal – a szigetek között – szóba sem jöhetett, mert nem felelt meg a kiadott parancsoknak. A biztosítóhajók alakzata és távköztartása a célnak és a hajók létszámának megfelelő volt, bár elől és a menetirányban célszerűbb lett volna a sűrítésük.

3. A SZENT ISTVÁN MEGTORPEDÓZÁSA

Amikor a 76-os torpedónaszád megpillantotta a két motorcsónakot, világosan kitűnt a feltűnőbb riadójelzés hátrányos hiánya. A hajókürt riasztást csak részben hallották meg, ami viszont az akkor uralgó tökéletes csendben annál érthetetlenebbnek tűnik, mert a *Szent István*on tartózkodó törzsfőnök tisztán hallotta a 76-osról felhangzó kiáltásokat, amiből a jó hangterjedésen kívül a zavaró és tartós zajok hiányára is következtetni lehet. A *Szent István* és a 76-os torpedónaszád közötti távolság átlagosan 800 méterre, a 76-os és a két motorcsónak között a torpedózás pillanatában lévő távolság pedig 400 méterre volt tehető. Ennél azonban akár kevesebb is lehetett. Mégsem állítható az, hogy egy feltűnőbb riadójelre azonnal megkezdett elfordulással kikerülhették volna a torpedókat, de az biztos, hogy a két torpedó nem talált volna el olyan létfontosságú helyeket, és a támadónak sem nyújtott volna kedvező lehetőséget a kettős torpedóvetésre. Feltételezve azt, hogy a torpedókat 800 m távolságból indították, 20 m/sec sebesség mellett 40 másodperc kellett a célba érésig. A négycsavaros testvérhajóival szemben a *Szent Istvánnak* csak két hajócsavarja volt, és a kormánylapátokat ezek mögött helyezték el, ami kitűnő manőverező képességet biztosított a hajó számára. A rendelkezésre álló rendkívül rövid idő ellenére a kitérés manőverrel valószínűleg, ha csak részben is, de javítani lehetett volna a helyzeten.

A 76-os torpedónaszád azonnal az ellenség üldözésére indult. Vállalkozásának sikertelensége az ellenség kis méreteire és a nagyobb sebességére vezethető vissza. A torpedónaszádról leadott két lövés legalább olyan feltűnő volt, mint az előzőleg kilőtt jelzőrakéták lettek volna. A két torpedó elől és hátul a két kazánteret elválasztó falat, ezzel a lehető legkedvezőtlenebb helyet találta el. Emellett a második torpedó a hajónak olyan részébe csapódott be, amely az első torpedórobbanástól már meggyengült. Az első találat valószínűleg nem befolyásolta volna a hajó úszóképességét.

4. A FEDÉLZETEN HOZOTT MENTÉSI INTÉZKEDÉSEK

A vízbetörés lezárására azonnal megtették az intézkedéseket. Az első lékponyva/4x4 m/ kifeszítése kezdetben simán ment, de azután elszakadt az egyik kötele. Talán lehetséges lett volna egy ugyanilyen méretű lékponyva kifeszítése, ha azt a hajón kívülről, csónakokból a köteleknek a hajó alatti áthúzásával segítették volna, de mégis kétséges ennek a sikeressége. Azonnal bezárták az összes akna és széntároló ajtót. Az a kérdés, hogy az éjjeli hajózás alkalmával

a 15 cm-es üteg nyílásait be kell-e zárni, vitatható. Különben is a lövegnyílásokat azonnal bezárták, és azok mindvégig úgy is maradtak.

A *Szent István* közvetlenül a torpedótalálatok után leadta az 5. pontban leírt vészjeleket. Nagyon kérdéses, hogy sikerrel járt volna-e a baloldali 15 cm-es lőszerkamra korábbi elárasztása. A hajó felborulását valószínűleg már nem lehetett volna ezzel megakadályozni. A göznyomás csökkenése miatt megszűnt a világítás, és az elégtelen szükségvilágítás megnehezítette a munkát. A személyzet a rendelkezésre álló eszközökkel a lehetőségeken belül elkövetett mindent.

Néhány matróz, közvetlenül a torpedótalálat után, anélkül, hogy erre parancsot kapott volna, vízbeugrott, de a légénység túlnyomó többsége egy pillanatra, érthető megdöbbenés után, bátor és férfias magatartást tanúsított. Ezzel kapcsolatban különösen a gépész személyzet egy részének magatartása érdemel meg minden dicséretet, mert nagy önuralommal az utolsó pillanatig teljesítette a kötelességét. Néhányan közülük sajnos már nem tudtak megmenekülni. A tisztikar nyugodtan és célirányos megfontoltsággal teljesítette a feladatát. Az első tiszt mintaszerűen hajtotta végre a különböző feladatait. Heinrich Seitz sorhajókapitány, a hajó parancsnoka mindnyájukra ösztönzően hatott azzal, hogy példát mutatott a hidegvérűségre, a nyugalomra és az egyre kritikusabbá váló helyzet helyes megítélésére. Ennek a példamutató magatartásnak köszönhető, hogy a légénység körében nem tört ki a pánik. Amikor szertefoszlott a hajó megmentésének minden reménye, az összes embert felrendelték a fedélzetre. Ez a nehéz elhatározás és a hajó elhagyására szólító parancs a helyes pillanatban született, melyből adódóan a személyi veszteségek csekélyek maradtak.

A hajó elvesztése a hajóépítési hiányosságokra és a konstrukciós hibákra is visszavezethető, arra az akkoriban uralkodó nézetre, hogy egy bizonyos rendelkezésre álló pénzüsszeggel és adott tonnatartalommal a lehető legnagyobb támadó erőt ériék el. Ez természetesen a hajótest konstrukciós gyengeségéhez és úszóképességének csökkenéséhez vezetett. Az egyik nagy hiba a torpedóelleni hosszirányú páncél válaszfal és a 15 cm-es lőszerkamra falai közötti elégtelen távolság volt, amely helyenként csak néhány centimétert tett ki. További konstrukciós hibák derültek ki a nyílás- és aknazáró ajtóknál, illetve az aknafal szegecselésénél is.

5. A TEGETTHOFF MAGATARTÁSA

A *Tegetthoff* tengeralattjáró – támadást feltételezve – teljes géperővel cikk-cakkos útirányban továbbhajózott. Egy ilyen manőver egy esetleges támadás esetén az első pillanatban teljes mértékben indokolt. A parancsnok azonban elmulasztotta, hogy bármilyen módon felvilágosítást szerezzen a *Szent István*-

tól a szerencsétlenség okáról, és a szükségesnél messzebbre távozott a helyszínről. A cikk-cakkos útirány indokolt volt, de a megtett távolság nem. A torpedózás utáni első tíz percben a két hajó közötti nagy távolság miatt nem sikerült megérteni a *Szent István* jelzéseit. A *Tegetthoff* csak 04.20-kor, tehát a torpedózás után csak 50 perccel értette meg a kérést, hogy a *Szent István* vegyék vontába. Ezután további 25 perc telt el, amíg a *Tegetthoff* hallótávolságba ért. A második tengeralattjáró – riadó alkalmával ismét a szükségesnél messzebbre távolodott, úgyhogy a vontába vételi manővert csak 05.20-kor, tehát röviddel a felborulás előtt, az ismételt sürgős kérésre kezdték el, amit az időhiány miatt már nem fejezhettek be. A továbbindulás megkezdésének időpontja helyes volt, de tanácsos lett volna a kisebb egységek egyikét még némi időre visszahagyni az elsüllyedés helyszínén.

6. A BIZTOSÍTÓHAJÓK MAGATARTÁSA

A biztosítóhajók kifogástalanul végezték a feladataikat. Az ellenség felfedezése az uralkodó látási viszonyok között nem tekinthető késedelmesnek. A riadójelzést rendben leadták, és az ellenséget a lehetőségek szerint üldözték. Az egységek dicséretes módon vették ki részüket a mentésből

7. A TOVÁBBHAJÓZÁS

Nincs megjegyezni való.

8. A TITOKTARTÁS

Az abszolút titoktartást célzó intézkedéseket bizonyos értelemben túlzásba vitték, de ez mégsem járt a kívánt eredménnyel. Bécsben és a Monarchia déli részén is már jó idővel a hadművelet előtt beszéltek a vállalkozásról, és a hírek alapvetően meg is feleltek a valóságnak.

Nem valószínű, hogy a tervezett útvonalat elárulták volna, mert azt szándékosan a szokásos útvonaltól eltérően választották meg. A kifutás napjának és órájának elárulására sem lelhető fel bizonyíték. A *Szent Istvánnak* a kifutás alatti rövid megvilágítása gyanúra adhat okot, de ezt valószínűtlennek lehet tekinteni. Az ellenséggel való találkozás, amint az ellenséges sajtóból is kitűnik, pusztá véletlen volt. Rizzo közli, hogy a hajók erős füst kibocsátását már messziről észlelte akkor, amikor elhatározta, hogy a dalmát szigetek melletti addig eredménytelen cirkálása után visszatér a támaszpontjára.

ÍTÉLET

1. A CSOPORTVEZETŐ, HEINRICH SEITZ SORHAJÓKAPITÁNY

A *Szent István* elvesztésének bűnével sem a csoportvezető, sem más személy nem terhelhető.

Az előfeltételek a lehető legjobbak voltak egy MAS támadáshoz: teljes szélcsend és párasság. A támadás sikerhez hozzájárult az is, hogy a torpedók a hajó legfontosabb részein csapódtak be.

A csoportvezető elmulasztotta, hogy meggyőződjön arról, hogy az alárendelt egységek parancsnokai készítették-e jegyzeteket az adott esetben leadandó riadójelzésekről.

Seitz sorhajókapitány jelentős hibát követett el azzal, hogy nem gondoskodott hatásosabb riadójelzésekről, mert egy azonnali elfordulás esetén, még ha a torpedókat nem sikerült volna kikerülni, azok legalább nem olyan kedvezőtlen helyeken csapódtak volna be.

Az sem látszik célszerűnek, hogy az ágyú mestereknek engedélyt adott a saját észleléseik alapján tüzet nyitni gyanús objektumokra. Ennek a rendeletnek egy sor áliadó lett a következménye, ami rendkívül hátrányos módon befolyásolta a *Tegetthoff* manővereit. Emellett a lövések legalább annyira árulkodtak a hajó tartózkodási helyéről, mint a jelzőrakéták, amelyek használatát éppen emiatt tiltották meg. Jobban meg kellett volna bízni a torpedónaszádok parancsnokaiban, akik a bekövetkező veszélyeket jobban meg tudják ítélni, mint az ágyú mesterek.

A csoportvezető nem tanúsított olyan nagymértékű körültekintést és elővigyázatosságot, mint amilyen az ilyen beosztás betöltéséhez és az ilyen vállalkozás végrehajtásához szükséges.

A *Szent István* PARANCSNOKA

A megtorpedózás pillanatától fogva H. Seitz sorhajókapitány magatartását a hajóparancsnoki mivoltában kell megítélni. Magatartása világos, nyugodt, rendíthetetlen és férfias volt. A hajó helyzetét helyesen ítélte meg a különböző fázisokban, időben adott parancsot a hajó alsó helyiségeinek kiürítésére, és végül a hajó elhagyására. Személyes magatartása a hajó felborulásának pillanatáig nagyban hozzájárult a rend és a nyugalom fenntartásához. Példát mutatott mindenki számára.

2. AZ I. HAJÓRAJ TÖRZSFŐNÖKE

A második hajócsoporth késedelmes kifutása legnagyobb részben a kötelesegeit hanyagul ellátó törzsfőnök, Charles Masjon sorhajókapitány számlájára írandó.

Annak ellenére, hogy a hajócsoporth parancsnoka közölte, hogy kiadta a hajók kifutására vonatkozó összes parancsot, a törzsfőnöknek mint a csoportvezető segítőjének kötelessége lett volna meggyőződni a kiadott parancsok végrehajtásáról. Mindenképpen el kellett volna kerülni a késedelmes kifutást, mert a vállalkozás sikerének egyik elengedhetetlen előfeltétele volt, hogy a hajócsoporth még hajnalhasadás előtt elérje a közbeeső kikötőt.

3. A *Szent István* TISZTIKARA ÉS LEGÉNYSÉGE

Néhány ember kivételével. akik a torpedótalálatkor parancs nélkül a tengerbe ugrottak, és akik ellen haditörvényszéki eljárás van folyamatban, a tisztikar és a legénység magatartására nem tehet semmi panasz. Sokan messze felülmúlták a normális kötelességteljesítés határait. Ha ez eddig még nem történt volna meg, akkor a *Szent István* feloszlott tisztikarát fel kell szólítani, hogy tegyenek javaslatokat a kitüntetések odaítélésére.

S.M.S. *Szent István*

Testvérhajók:	<i>Viribus unitis, Tegetthoff, Prinz Eugen</i>
Építés helye:	Ganz és Danubius, Fiume
Gerincfektetés:	1912. 01.29.
Vízrebocsátás:	1914. 01. 17.
Átvétel:	1915.12.13. (fenntartással)
Víz kiszorítás:	20.008,30 t, 21.689 t teljes felszereléssel, gőz alatt
Hosszúság:	152,18 m (teljes hossz) 151,00 m (vízvonalon mért hossz) 143,00 m (a függélyek között mért hossz)
Szélesség:	27.998 m
Merülés:	elől: 8,588 m, teljes felszereléssel, gőz alatt hátl: 8,377 m, teljes felszereléssel, gőz alatt
Merülés változás:	1 cm=29,46 t
Metacentrikus magasság:	1.344 mm

Fegyverzet:	12 db. 30,5 cm L/45 K10 háromcsövű lövegtornyokban 12 db 15 cm L/50 K10 egycsövű lövegkazamatákban 12 db 7cm L/50 K10 torpedónaszád elhárító, egycsövű lövegállványokon 3 db 7 cm L/50 K10 légvédelmi löveg, egycsövű lövegállványokon 2 db 7 cm L/18 partraszálló löveg 2 db 4,7 cm 1/44 gyorsüzelő löveg 4 db 53,3 cm-es torpedóvető cső (1 a hajóorrban, 1 a taton és 1-1 oldalt 63°-os szögben)
Páncélvédetség:	Öv 280- 150 mm Lövegtornyok 280–200–130–60 mm Kazamaták 180 mm Vezérlőtorony 280–150–60 mm Fedélzet 48–30 mm
Hajtómű:	12 db Babcock-Wilcox kazán, szén és olaj kiegészítő tüzeléssel 2 db AEG Curtis turbina, 2 csavartengely
Főgép teljesítmény:	26.400 LE (tervezett), a feltételes átvétel miatt hivatalos próbaút nélkül
Sebesség:	20 csomó
Szénkészlet:	1.844,5 t kőszén vagy 1,519,0 t brikett
Olajkészlet:	267,2 t
Személyzet:	1.056 + 38 fő

4. A *Tegetthoff* PARANCSNOKA. HEINRICH PERGLER VON PERGLAS SORHAJÓKAPITÁNY

A *Tegetthoff* parancsnoka a hajóját biztonságba vivő első helyes manővere után mindig rosszabbnak ítélte meg a helyzetet, mint az a valóságban volt. Legalábbis nem kellett volna olyan messzire eltávozni a szerencsétlenség helyszínétől, és olyan jelentőséget tulajdonítani a hamis riadóknak. Saját helyzetjelentése szerint nem állítható, hogy helytelenül cselekedett volna, de a helyzetmegítélése nem helytálló. Ha a döntéseit higgadság jellemezte volna, nem telt volna el két teljes óra a vontatásba vételi manőver megkezdéséig. Emellett a két nagy hajó közötti kisebb távolság esetén a jelzés-összeköttetés gyorsabb és biztosabb lehetett volna. A *Tegetthoff* parancsnoka a kritikus pil-

lanatokban nem állt a helyzet magaslatán, és a döntéseinél nem mindig értékelte helyesen a részleteket, ami pedig minden hajóparancsnoktól elvárható.

A *Tegetthoff* legénységéről nincs mit megjegyezni.

5. A 76-OS TORPEDÓNASZÁD PARANCSNOKA

A 76-os torpedónaszád parancsnoka, Josef Porta sorhajóhadnagy a *Mas* megpillantásakor helyesen cselekedett, és leadta a riadójelzést. Az adott esetben mérlegelhette volna, hogy a kapott parancs ellenére feltűnőbb jelzést is adjon-e, de az idő rövideje nem tett lehetővé hosszas fontolgatást, hogy a parancs ellenére cselekedjen-e vagy sem. A 76-os és a többi biztosítóhajó legénységéről nincs több megjegyezni való.

6. A HAJÓ ÉPÍTÉSTECHNIKAI KÉRDÉSEI

A *Szent István* első parancsnoka, Edmund Grassberger ellentengernagy a jelentésében ismerteti az általa feljegyzett és a *Tegetthoff* osztály többi hajójára is jellemző konstrukciós hibákat és hiányosságokat. A hajó tervezője a lehető legnagyobb harci erő elérése érdekében nem vette figyelembe a többi, éppen olyan fontos konstrukciós követelményeket, amelyeket annak idején az építésre felügyelő tisztek is feljegyeztek, de hiába, mivel nem rendelkeztek döntési jogosultsággal. Az építési tervek általánosságban megfeleltek az akkori uralkodó hajóépítési irányzatoknak. Mégis kirívó hibaként jelentkezett a torpedó elleni páncélozott hosszirányú válaszfal és a 15 cm-es lőszerkamra falai közötti csekély távolság.

INDÍTVÁNYOK

Tekintettel Seitz sorhajókapitánynak mint a *Szent István* parancsnokának a torpedózás után tanúsított kiváló magatartására javasoljuk, hogy őt a második hajócsoporthoz vezetőjének minőségében szigorú írásbeli dorgálásban részesítsék, mert elmulasztotta a riadóra vonatkozó parancsait a tervezett hadművelet által indokolt elengedhetetlen pontossággal kiadni, továbbá megtiltotta a határozottabb vizuális jelzések alkalmazását, ami azután rendkívül végzetessé vált.

Javasoljuk egyszerű dorgálásban részesíteni Charles Masjon sorhajókapitányt, mert nem ellenőrizte kellőképpen a kiadott parancsok végrehajtását, ami miatt a hajócsoporthoz tartozók egy teljes órát késnek, ugyanis elfelejtettek időben továbbítani egy fontos intézkedést.

A *Tegetthoff* parancsnoka, Heinrich Pergler von Perglas, még jóval a *Szent István* megtorpedozása után is kizárólag a saját hajója biztonságával törődött. Nem ment önként a veszélyben forgó csoportparancsnokának segíteni, és meg sem próbálta, hogy információkat szerezzen a kár okáról és nagyságáról. A bekövetkezett tengeralattjáró-riadók csak részben igazolhatják a viselkedését. Javasoljuk a nevezett tiszttel közölni, hogy a magatartása nem felel meg a hajóparancsnokoktól megkívánt magas követelményeknek, és ezért alkalmatlan a hajóparancsnoki beosztásra.

Javasoljuk, hogy hozzák a nyugdíjas Siegfried Popper tengernagy hajótervező mérnök tudomására, hogy a *Szent István* elsüllyesztéséről szóló jelentés a következő bekezdést is tartalmazza:

„A hosszirányú torpedóelhárító páncélozott válaszfal és a 15 cm-es löszerkamra fala közötti elégtelen távolság súlyos hiba, mely minden valószínűség szerint hozzájárult a lék megnagyobbodásához. Javasoljuk, hogy ezt közöljék a hajó tervezőjével, Siegfried Popper tengernagy hajótervező mérnökkel.”

A bizottság kijelenti, hogy további haditörvényszéki vizsgálat már nem tarthat fel újabb fontos részleteket. Mivel a hajó pusztulása nem róható fel közvetlen cselekedetnek vagy mulasztásnak, javasoljuk a haditörvényszéki eljárás megszüntetését, kivéve a fedélzetet parancs nélkül elhagyó emberek esetét, akik ellen az eljárás már megkezdődött.

Ajánlott irodalom

- A "Szent István" csatahajó. A Tenger 1914. 1–15.
- A Szent István csatahajó elsüllyesztése [sic!]. A Tenger 1918. VI–VII. füzet 207–209.
- A „Szent István” csatahajó elsüllyesztése [sic!]. A Tenger 1926. I–II. füzet 8–15.
- Csonkaréti Károly: A Szent István csatahajó elsüllyedése. Haditechnika 1995/3. 36–42.
- Dueller, Franz: Stabsmaschinenwarter Dueller über den Untergang der SMS „Szent István” 1918. Das Militärhistorische Archiv 1994/1. 32–33.
- Emlékezés a Szent István csatahajóra. A Tenger 1926. I–II. füzet 3–8.
- Krámli Mihály: Az S. M. S. Szent István. Magyarország és az osztrák–magyar dreadnought program. Hadtörténelmi Közlemények 2000/1. 3–34.
- Lukas, Karl von: Der Untergang der „Szent Istvan”. Marine – Gestern, Heute 1979/1., 1979/2.
- Merényi-Metzger Gábor: A Szent István csatahajó tisztkara 1918. június 10-én. Haditechnika 2003/4. 93–94. o.
- Naplótöredék. A Szent István csatahajó tragédiája. Lejegyezte: Papp Ferdinánd. Aranyas 2002/6. 42–43. [Részlet (Szegedi) Szabó István (1896–1979) naplójából.]
- Sárhidai Gyula: A Szent István csatahajó elsüllyesztése. Top Gun 1996/7. 53–55.
- Sieche, Erwin F.: Őfelsége Szent István nevű hadihajója. Magyarország egyetlen, szerencsétlen sorsú dreadnoughtja. 1–4. rész. Haditechnika 2001/2. 15–20., 2001/3. 18–22., 2001/4. 5–9., 2002/1. 5–9.

A tördelést a JATEPRINT,
a Bölcsészettudományi Kar Kiadványszerkesztősége végezte
WordPerfect 8 kiadványszerkesztő programmal.



Kiadja a JATEPress
6722 Szeged, Petőfi Sándor sugárút 30–34.
<http://www.jate.u-szeged.hu/jatepress/>

Felelős kiadó: Dr. Pándi Lajos egyetemi docens
Felelős vezető: Szőnyi Etelka kiadói főszerkesztő
Méret: A/5, példányszám: 300, munkaszám: 1/2008.

1996

26. A jeruzsálemi Szent János Lovagrend regulája. [Homonnai Sarolta, Hunyadi Zsolt]
27. Az amerikai alkotmányozási vita: a föderalisták írásából (1787–1788). [Berkes Tímea]
28. Források a németek Szovjetunióba történő kitelepítéséről Közép-Kelet-Európából (1945–1953). [Köteles Péter]
29. Turgot: Levelek a toleranciáról. [Balázs Péter]

1997

30. Európai nemzeti kisebbségek kongresszusainak határozatai (1925–1937). [Eiler Ferenc]
31. Vikingek az angolszász krónikában. [Rimaszombati Károly] *(elfogyott)*
32. Gildas: Britannia romlásáról. [Novák Veronika] *(elfogyott)*

1998

33. AZ 1904-es szerb–bolgár szerződések. [Horváth Krisztián]
34. A Bayeux-i faliszőnyeg. [Jóhárt Júlia, Varga Vanda Éva] (a 18. sz. utánnyomása + színes melléklet) *(elfogyott)*
35. Szultáni fermán a Bolgár exarchátus megalapításáról. (1870. febr. 28.). [Horváth Krisztián]
36. A fiatal Napóleon írásai Korzikáról. [Jókai Rita]
37. Esztergom 1595-ös visszavétele a napi jelentések tükrében. [Bagi Zoltán Péter, Szász Géza]
38. Ausztria határai (Saint-Germain 1919. szept. 10.). [Eveli Péter, Dobos Erzsébet]
39. Tervezet a kereszténység leendő békéjéről (Podjebrád-béketervezet, 1464). [Karáth Tamás]
40. Törvény Skócia lefegyverzéséről (1746). [Fejér Ingrid]

1999

41. Az 1902-es orosz–bolgár katonai konvenció. [Horváth Krisztián]
42. Szemelvények Aeneas Sylvius Piccolomini „Európa” c. művéből. [Nótári Tamás]
43. Marcus Tullius Cicero M. Caelius védelmében mondott beszéde. [Nótári Tamás]

2000

44. „A Népszövetség halála”. Dokumentumok az olasz–etióp konfliktus történetéből (1935–1936). [Szélinger Balázs]
45. A szudétánemet kérdés a második világháborúban (Edvard Beneš és Wenzel Jaksch levelezése 1939–1943). [Kasza Péter]
46. Načertanije (A szerb nemzeti és külpolitika titkos dokumentuma, 1844). [Szajcsán Éva]
47. Juan Donoso Cortés: Értekezések. [Bán Mónika]
48. Napóleon trianoni dekrétuma az Illír Tartományok megszervezéséről. (1809. dec. 25.) [Pándi Eszter]
49. Dokumentumok az 1911–1912-es olasz–török háborúból. [Horváth Krisztián]

2001

50. Mary Rowlandson fogságának és szabadulásának elbeszélése. [Zámbó Ildikó]
51. Marcus Tullius Cicero Q. Ligarius érdekében mondott beszéde. [Nótári Tamás]
52. Békeszerződés az Egyesült Államok és Mexikó között (1848). [Kökény Andrea]
53. Navigatio Sancti Brendani Abbatis * Szt. Brendan apát tengeri utazása. [Majorossy Judit]

2002

54. Az 1930-as görög–török barátsági és semlegességi szerződés. [Balogh Ádám]
55. John F. Kennedy és Nyikita Sz. Hruscsov levelezése a kubai rakétaválság alatt. [Simon Ágnes, Simon Eszter]
56. Korzika 1755-ös és 1794-es alkotmányai. [Tandori Mária]
57. Jugoszlávia külpolitikai dilemmája 1940-ben. [Tóth-Szenesi Attila, Szajcsán Éva]
58. Állam – Szent Unió – Skizma. [Kovács Kálmán Árpád]

2003

- 59. Három középkori germán törvénykönyv. [Huszár Edit]
- 60. Az első világháború és a spanyol semlegesség. [Pallagi Mária]
- 61. Edvard Beneš: Az osztrák probléma és a cseh kérdés. [Gulyás László, Halmos Tamás]
- 62. Johann Martin Honigberger: Napkeleti gyümölcsök. [Buczkó Zsuzsanna]

2004

- 63. Zsebkalauz Németországhoz. [Kovács Melinda, Szilárd Balázs]
- 64. Sztálin és Tito moszkvai titkos találkozója. 1948. február 10. [Vukman Péter]
- 65. Olasz–spanyol kapcsolatok a második világháború idején. [Katona Eszter]

2005

- 66. A konstantinápolyi egyezmény (1800. ápr. 1.) és Ali pasa levélváltása a Jón-szigetek kormányzójával (1807–1808). [Szász Erzsébet]
- 67. Szemelvények Szigmond lengyel herceg budai számadásából. [Horogszegi Zoltán, Rábai Krisztina]
- 68. Hydatius: Chronica (379–469). [Széll Gábor]
- 69. Magyar források a finn–szovjet téli háborúhoz. 1939. nov. 30.–1940. márc. 12. [Vámos Barbara]
- 70. A szovjet–jugoszláv konfliktus története a források tükrében (1948 február–1949 november). [Vukman Péter]
- 71. Az 1945-ös szovjet atomkémkedés dokumentumok tükrében. [Cora Zoltán]
- 72. Hruscsov–Tito levélváltás 1954. [Ifj. Prohászka Géza]

2006

- 73. Konrad Adenauer kancellár beszéde az első nyugatnémet kormány programjának vitájában (1949). [Mucsi András]
- 74. A késő Anjou-kori dalmát és magyar tengeri hajózás 1381 és 1382-ből származó oklevelek alapján. [Juhász Ágnes]
- 75. Németország és Nagy-Britannia diplomáciai kapcsolatai 1892–1904 között. (A Tilley-memorandum, 1905). [Rostás Róbert]
- 76. A Jézus Társaság feloszlata (1759–1773). [Babarczi Dóra]

2007

- 77. A Lex Imitana (egy Flavius-kori municipium törvénye). [Illés Imre Áron]
- 78. A Bor-Kalán nemzetség birtokperének ítéletlevele 1332-ből. [Papp Róbert]

2008

- 79. A Szent István csatahajó elsüllyedése. 1918. Június 10. [Bánsági Andor]